

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE
DU
PROPRIÉTAIRE D'AUTOMOBILE
EN CAS D'ACCIDENTS

THÈSE POUR LE DOCTORAT
Présentée et soutenue le Mardi 17 Mars 1908, à 1 heure.

PAR
Robert SAVOYE
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. MASSIGLI.
Suffragants : { **MM. THALLER,**
 AMBROISE COLIN, } *Professeurs.*

PARIS
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR
14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13

1908



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être
considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE
DU
PROPRIÉTAIRE D'AUTOMOBILE
EN CAS D'ACCIDENTS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'Acte public sur les Matières ci-après sera soutenu le
Mardi 17 Mars 1908, à 1 heure.

PAR

Robert SAVOYE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



Président : M. MASSIGLI.

Suffragants : { MM. THALLER,
AMBROISE COLIN, } *Professeurs.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13

1908

De la Responsabilité civile du Propriétaire d'Automobile

EN CAS D'ACCIDENT

INTRODUCTION

« Par l'expression « automobiles » ou « voitures automobiles » il faut entendre tous les véhicules à moteur mécanique, quelle que soit leur nature. Ces expressions comprennent donc, non seulement les locomotives routières, les automobiles de poids lourd ou de poids moyen, avec ou sans avant-train moteur, boggie ou non, circulant isolément ou remorquant d'autres véhicules, mais encore les véhicules légers tels que voiturettes, motocycles, etc. . . »

Telle est la définition de l'automobile donnée par le Ministre des Travaux publics dans sa circulaire du 10-14 avril 1899 (1).

(1) D. P., 1899, 4, 68.

Cette définition n'est d'ailleurs que la répétition plus développée de celle qui se trouve dans le décret du 10 mars 1899, art. 1 : « Est soumise aux prescriptions du présent règlement la circulation sur la voie publique des véhicules à moteur mécanique, autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées ». Enfin la Société des études législatives a donné une définition analogue de l'automobile lors de ses travaux tout récents sur cette matière, en disant qu'il fallait entendre par là « tout véhicule à moteur inanimé » (1).

Toutes les questions soulevées par l'apparition de ce nouveau mode de locomotion routière présentent d'abord un intérêt national, car l'industrie automobile occupe en France des milliers d'ouvriers et exporte chaque année plus de 130 millions de produits. Cette activité « nous fournit un argument excellent à opposer à ceux qui proclament la décadence de l'industrie française et de notre force d'expansion à l'étranger » (2).

Mais ces questions provoquent aussi de vives controverses, car si l'automobile a des partisans acharnés elle a des adversaires irréductibles, et, plus que partout ailleurs peut-être, on rencontre d'un côté aussi bien que de l'autre des idées préconçues et des opinions toutes faites.

L'automobile, en effet, compte des dangers et des inconvénients qui sont inhérents à sa nature.

L'automobile constitue d'abord une force aveugle qui

(1) *Bull. de la Société d'Etudes législatives*, n° 2, 1907, p. 239.

(2) *Bull. de la Société d'Etudes législatives*, 1907, n° 3, p. 275.

n'est pas contenue par l'instinct du danger, qui va où la mène fatalement soit la volonté, soit l'étourderie, soit l'inconscience du conducteur. Là où l'instinct de l'animal refusera de s'aventurer, l'automobile ira quand même, jusqu'au moment où un choc l'aura brisée. Il est inutile de rappeler les accidents nombreux occasionnés par cette unique raison. Nous ne citerons que l'un des plus récents, survenu cet hiver dans le midi de la France : une voiture automobile circulait aux environs de Cannes, le chauffeur mourut subitement et la voiture, sans direction, alla se briser sur un mur, tuant ou blessant grièvement les personnes qu'elle contenait.

Un autre danger de l'automobile réside dans la vitesse considérable qu'elle peut atteindre, vitesse telle, que, surtout dans les agglomérations, un piéton ou une voiture ne sauraient se détourner à temps du trajet parcouru par une automobile lancée à toute allure. Il est d'autres machines qui présentent dans leur emploi des risques aussi grands ; mais ce qui aggrave singulièrement l'importance du danger causé par les automobiles, c'est leur champ d'action. Le métier mécanique du tisseur peut atteindre une vitesse vertigineuse, la turbine de l'usine faire un nombre de tours incalculable à la minute, le train rapide dépasser 120 kil. à l'heure, il y a là évidemment un danger, mais il est limité parce que l'usine où fonctionnent les métiers et turbines n'est fréquentée généralement que par des ouvriers expérimentés, parce que la voie du chemin de fer, sur les grandes lignes tout

au moins, est séparée de la voie publique, tandis que l'automobile circule sur la route où tout individu est obligé de passer. Ce danger est grand, et les partisans les plus résolus de l'automobilisme en reconnaissent la gravité. L'un d'eux, un avocat, examinant les conséquences juridiques des accidents survenus aux personnes, écrit : « *Vous avez tué ou blessé une personne, homme, femme ou enfant.* Ne vous récriez pas, chauffeurs, cela vous est peut-être déjà arrivé ; cela peut vous arriver demain. Non pas que je mette en doute votre adresse et le souci que vous avez de ménager l'existence de vos semblables, mais c'est que, de par l'exercice même de ma profession, je sais combien les accidents de ce genre sont fréquents et combien tous, autant que nous sommes, mais surtout ceux de nous qui usent de voitures très rapides, nous nous trouvons exposés au danger de blesser ou de tuer quelqu'un. Tantôt c'est de notre part un moment de rêverie ou bien un objet qui a détourné notre attention, et voilà qu'à l'instant même où nous avons été distraits, un piéton, distrait lui aussi, s'engage sur la chaussée, la tête en l'air, se place juste sous nos roues et se voit renversé et contusionné ; cela arrive surtout dans les villes aux croisements des rues, alors que le plus souvent notre allure n'est même pas très vive (1) ».

Faut-il aller plus loin et conclure « que l'automobile et la route n'ont pas été faits l'un pour l'autre » (2). Il

(1) Imbrecq, *L'automobile devant la justice*, p. 21.

(2) M. Ambroise Colin, *Bull. de la Société d'Etudes législatives*, 1907, p. 278.

est évident qu'il ne pourra jamais y avoir entre eux qu'un mariage de raison. Mais l'incompatibilité qui rend cette union difficile, ne la rend pourtant pas impossible.

On peut ajouter aux dangers déjà signalés que le bruit fait par l'automobile, la fumée qui sort de son tuyau d'échappement, peuvent effrayer les animaux. Il en est de même de certains avertisseurs trop bruyants dont les voitures se trouvent quelquefois munies : les sirènes et sifflets, par exemple. Enfin cette fumée, cette odeur, peuvent aussi incommoder les gens. On pourrait en dire autant de la poussière ou des éclaboussures envoyées quelquefois fort loin par les grosses voitures (1).

Mais à côté de ces dangers et de ces inconvénients, l'automobile a apporté des améliorations sensibles aux moyens de locomotion existant précédemment.

Tout d'abord, l'automobile est d'un maniement et d'une direction plus faciles ; le moindre coup de volant peut faire évoluer la voiture beaucoup plus rapidement et plus sûrement que le plus savant coup de guides. Grâce aux freins nombreux et puissants dont dispose l'automobiliste, il peut, à n'importe quelle vitesse, arrêter presque instantanément sa voiture. (2)

(1) Les tribunaux d'ailleurs ont décidé que les conducteurs d'automobiles étaient responsables des dégâts occasionnés par ces éclaboussures (Justice de paix, Douai, 9 août 1903 ; *Lois et Sports*, 26 janvier.

(2) Expériences faites en novembre 1903 pour la Commission extra-parlementaire des automobiles.

Vitesse de 18 kil. à l'heure (4 expériences) :

Voiture à 2 chevaux : arrêt en 21 m., 13 m. 50, 15 m. 50, 12 m.

Enfin, dans la question même des transports, l'automobile présente des avantages sur la traction animale par sa vitesse et les poids qu'elle peut porter. Sans parler de l'individu qui n'use de sa voiture que pour son plaisir, nous voyons de jour en jour l'automobilisme industriel prendre de l'importance. Déjà un grand nombre de magasins et de commerçants utilisent ce mode de locomotion pour le service de leurs livraisons, ou l'usage de leurs commis-voyageurs. Les transports en commun tendent de plus en plus à se faire par automobile. Si l'on songe au chemin parcouru en si peu de temps (une dizaine d'années au plus), on ne peut faire autrement que d'être plein de confiance pour l'avenir.

Sans aller aussi loin que certains et décréter « la mort du cheval » (1) on peut tout au moins estimer que, dans un nombre assez rapproché d'années, les rôles seront renversés ; l'automobile ayant absorbé toute la traction

Voiture Serpollet : arrêt en 6 m. 60, 5 m. 30, 4 m., 4 m. 70.

Vitesse de 19 kil. à l'heure (2 expériences) :

Voiture à deux chevaux : arrêt en 14 m. 50, 13 m. 50.

Voiture Serpollet : arrêt en 5 m. 60, 6 m. 30,

Vitesse 25 kil. à l'heure :

Ponnette attelée à un road-car : arrêt en 10 m. 10.

Voiture Serpollet : arrêt en 6 m. 30.

Vitesse 12 kil. à l'heure (2 expériences) :

Fiacre ordinaire : arrêt en 11 m. 70, 9 m. 60.

Voiture Serpollet : arrêt en 3 m., 3 m. 80.

Vitesse 18 kil. à l'heure :

Voiture de Dion-Bouton de 1,500 kil. avec 5 personnes : arrêt en 5 m. 60.

Voiture de Dion-Bouton de 300 kil. avec 2 personnes : arrêt en 5 m. 60.

Dortu, Thèse : *De la circulation des automobiles*, 1904, 64, p. 83.

(1) Pierre Giffard.

industrielle et les moyens de transport en commun, sera l'objet de tout le monde, et le cheval sera pour le grand nombre un objet de luxe. Autrefois, voyager en chemin de fer, acheter une bicyclette, étaient la preuve d'une grosse fortune, et certains privilégiés seuls pouvaient se permettre cette dépense. Aujourd'hui, il n'en est plus de même. Une évolution semblable se fera pour l'automobile ; elle est déjà commencée. Les inconvénients que nous avons signalés et qui existent d'ailleurs en partie pour d'autres véhicules (2) s'effaceront ; l'éducation du chauffeur se fera, il sera plus prudent, plus habile à conduire et plus maître de sa machine. Chaque industrie n'a-t-elle pas des débuts difficiles ? Quand on aura interdit ces courses de vitesse (courses de côtes, records, circuits, etc...) qui, utiles peut-être au début, ne servent aujourd'hui qu'à faire naître la folie de la vitesse chez certains chauffeurs exaltés, les populations, ne voyant plus passer des bolides de 120 chevaux et plus à des allures fantastiques, pendant des jours entiers, sur des routes non gardées à l'époque des essais, cesseront de protester contre une industrie qui fait la fortune de leur pays (1).

Mais, si ces inconvénients sont appelés à disparaître dans un délai plus ou moins rapproché, s'ils sont contre-

(1) Comme par exemple la fumée pour les tramways, les chemins de fer, les locomobiles, les voitures à asphalte, etc., le bruit et la trépidation pour le Métropolitain.

(2) Voici quelques aperçus sur la grande extension de l'automobilisme au point de vue financier, industriel et commercial :

balancés par des améliorations évidentes ou par des inconvénients analogues dans les autres véhicules, il faut

Exportation des automobiles en France

1897.....	624.000 fr.
1898.....	1.749.000
1899.....	4.239.000
1900.....	9.417.000
1901.....	15.782.000
1902.....	30.231.000
1903.....	50.837.000
1904.....	71.302.000
1905.....	100.521.000
1906.....	137.856.000

Importation des automobiles en France.

1904.....	3.836.000 fr.
1905.....	4.396.000
1906.....	7.933.000

Nombre de chevaux-vapeurs imposés. — Nombre des automobiles professionnelles et non professionnelles.

ANNÉES.	NOMBRE de CHEV.-VAPEURS IMPOSÉS.	NOMBRE des AUTOMOBILES.	NOMBRE MOYEN des CHEVAUX-VAPEURS par AUTOMOBILE.	DIFFÉRENCES EN PLUS.
I. — AUTOMOBILES DE TOUTES CATÉGORIES.				
1901.....	26.427	5.386	4.90	»
1902.....	47.577	9.207	5.16	0.26
1903.....	77.486	12.984	5.96	0.80
1904.....	123.919	17.107	7.06	1.10
1905.....	178.468	21.524	8.29	1.23
II. — AUTOMOBILES NON PROFESSIONNELLES.				
1901.....	22.415	4.427	5.06	»
1902.....	39.314	7.358	5.34	0.28
1903.....	61.526	9.922	6.20	0.86
1904.....	92.612	12.519	7.39	1.19
1905.....	132.323	15.011	8.81	1.42
III. — AUTOMOBILES PROFESSIONNELLES.				
1901.....	4.012	959	4.18	»
1902.....	8.263	1.849	4.46	0.28
1903.....	15.960	3.062	5.21	0.75
1904.....	28.307	4.588	6.16	0.95
1905.....	46.145	6.513	7.08	0.92

cependant reconnaître qu'aujourd'hui ils existent et que par conséquent la question de la responsabilité du propriétaire d'automobile reste particulièrement intéressante

La Chambre syndicale des automobiles et des industries qui s'y rattachent estime que le nombre total des automobiles en 1906 est de 40,000 environ, et que parmi celles-ci 26,262 payent l'impôt :

A taxe entière.....	{	A plus de 2 places.....	14.555
		A 1 ou 2 places....	2.803
A demi-taxe.....	{	A plus de 2 places.....	6.454
		A 1 ou 2 places.....	2.450

En 1906 le nombre de chevaux-vapeurs imposés est de :

179.264 à taxe entière.
71.664 à demi-taxe.

Ces statistiques montrent clairement la puissance des automobiles et leur accroissement considérable d'année en année. Elles montrent aussi le développement des automobiles professionnelles. Le tableau suivant que nous avons emprunté, comme la statistique précédente, au rapport si savant et si documenté de M. Hennequin, sur l'évolution automobiliste en France de 1899 à 1905, nous montrera plus clairement encore et par le détail, la répartition des automobiles professionnelles :

1 ^o Médecins, vétérinaires, dentistes, pharmaciens, droguistes, herboristes.....	1.109
2 ^o Directeurs d'industries, ingénieurs, architectes, constructeurs, entrepreneurs, mécaniciens, serruriers, couvreurs, menuisiers, fumistes, peintres en bâtiment.....	359
3 ^o Voyageurs et représentants de commerce et d'industrie, commissionnaires en marchandises, courtiers, agents d'affaires et d'assurances.....	254
4 ^o Distillateurs, brasseurs, marchands de vins, de bières et de spiritueux.....	211
5 ^o Fabricants, marchands et loueurs de toutes catégories de véhicules.....	171
6 ^o Propriétaires, agriculteurs, cultivateurs, laiteries, fromageries, meuneries.....	153
7 ^o Tissus, nouveautés, lingeries, merceries, chapelleries, chaussures, tailleurs.....	153
8 ^o Marchands de fers et fontes, quincaillerie, chaudronnerie, ferblanterie, coutellerie, fondeurs, forgerons.....	125
9 ^o Epicerie, conserves, confiserie, pâtisserie, chocolaterie.....	92
10 ^o Banquiers, escompteurs, négociants.....	86

à étudier. Toute responsabilité mérite une étude ; celle du propriétaire d'automobile, du propriétaire de ces voitures si promptes à causer un accident, mérite une étude spéciale.

Qu'est-ce, d'abord, qu'une responsabilité ?

11° Horlogers et bijoutiers.....	63
12° Filateurs et fabricants à métiers.....	50
13° Fabricants de sucre, raffineurs, produits chimiques, huiles et savons.....	45
14° Marchands de grains et engrais.....	44
15° Marchands de bois de toute nature	41
16° Imprimeurs, libraires, papetiers.. ..	36
17° Marchands de charbon (21), hôteliers, restaurateurs, maîtres d'hôtel (20), bouchers et boulangers (20), officiers ministériels et experts (12), tapissiers et sièges (11), divers (405).....	489
Ensemble.. ..	3.485

Ces renseignements s'appliquent aux années 1903 et 1904 et à la France sans la Seine. Si nous avons insisté sur ce dernier point, c'est pour bien démontrer que l'automobile n'est pas seulement un objet de luxe ou d'agrément, mais encore un objet reconnu nécessaire par beaucoup d'industriels et de commerçants pour l'exercice de leur profession.

Le rapport de M. Hennequin réduit aussi à néant deux objections que l'on a fait à l'extension de l'automobilisme. L'une est fondée sur le prix d'achat d'une voiture automobile ; ce prix est généralement considéré comme exorbitant ; l'autre sur la somme annuelle estimée, elle aussi, comme considérable, qu'il faut déboursier pour l'entretien de la voiture.

Pour le prix d'achat, M. Hennequin montre clairement qu'en prenant comme type une voiture au prix moyen de 5 à 6,000 fr., 140 à 150,000 contribuables peuvent acquérir une automobile. Il y a en France 50,000 personnes qui ont une fortune de 500,000 fr. ; en ajoutant à ce nombre celles qui retiennent des revenus abondants de l'industrie et du commerce, on arrive facilement à notre chiffre de 140 à 150,000 individus. En ce qui concerne le prix d'entretien, si on calcule en prenant toujours comme type celui de la voiture moyenne de 10 HP 2 cylindres, en estimant que cette voiture fera tous les jours 20 kilom. c'est-à-dire 7,300 kilom. par an, hors Paris, la dépense ne saurait osciller entre les chiffres maximum et minimum de 0,45.5 et 0,22.2 par kilomètre, soit pour 7,300 kilom., 3,400 à 1,700 fr., chiffre qui devrait être ramené à 2,900 et 1,200 fr. pour une automobile dont la puissance n'excéderait pas 6 HP 1 cylindre. N'est-ce pas là des prix à la portée de bien des bourses ?

Certes pour arriver à ces chiffres il ne faut pas envisager la grosse

« On entend par responsabilité l'obligation de réparer un préjudice résultant d'un fait dont on est l'auteur direct ou indirect.

« Nous disons l'auteur direct ou indirect, car ce n'est pas seulement de son fait personnel que l'on répond, c'est aussi du fait d'autrui dans les cas prévus par la loi et même du dommage causé par les choses qui sont sous notre garde » (1).

La responsabilité apparaît donc comme le contrepoids de la liberté humaine.

On distingue deux sortes de responsabilités : la responsabilité pénale et la responsabilité civile.

Responsabilité pénale. — « Parmi les actes illicites qui sont susceptibles de nuire, il en est qui causent à

voiture ; ce véhicule coûte très cher, non seulement d'achat, mais surtout d'entretien, et seules les très grosses fortunes peuvent en assumer la charge. L'avenir est dans la voiture moyenne ; elle est la moins coûteuse tout en étant suffisamment rapide. Quelle utilité y a-t-il en effet de posséder des véhicules capables d'aller très vite, si on ne peut se servir de cette vitesse sans causer d'accidents. Aussi croyons-nous que les constructeurs français ont eu tort dans ces dernières années de mettre sur le marché tant de grosses voitures. Que de gens en effet s'apercevront peut-être bientôt que leur fortune ne peut plus suffire à l'entretien. On reviendra fatalement à la voiture de force moyenne car, nous le répétons de nouveau, c'est là où se trouve l'avenir sagement compris de l'automobilisme en France.

Cet avenir ne nous apparaît-il pas sous les auspices les plus favorables ? En 7 années seulement (1899-1905), nous sommes passés du chiffre de 1,672 voitures imposées à celui de 20,652 malgré d'innombrables obstacles : tâtonnements du début, imperfections mécaniques inévitables, hostilités très vives, circulation intense et passablement désordonnée. Aucune industrie avant celle de l'automobile ne connut un développement si rapide et aussi puissant. Quel tort ferait à la France une loi qui, par ses sévérités excessives et immédiates, viendrait mettre fin à cette source énorme de bénéfices !

(1) Sourdat, *Traité de la responsabilité*.

l'ordre social un trouble tel que le législateur a dû y attacher une peine dont les magistrats chargés du Ministère public auraient à poursuivre l'application. Ces infractions sont désignées par le Code pénal, suivant leur gravité, sous le nom de crimes, délits et contraventions. Dans la langue du droit on les comprend fréquemment sous le nom générique de délits que leur donnait le Code de brumaire an IV » (1).

Il y a donc responsabilité pénale quand il y a délit pénal, c'est-à-dire quand on se trouve en présence d'un fait visé par le Code pénal.

L'automobilisme tombe d'abord sous l'application des art. 471 15°, 475 3° et 4°, 476, 479 2°, et des art. 478, 482 et 483 en cas de récidive. Ces divers articles punissent ceux qui contreviennent aux règlements de l'autorité administrative.

Ces règlements, en ce qui concerne les automobilistes, peuvent se diviser en deux catégories :

1° Les règlements applicables spécialement aux automobilistes ;

2° Les règlements qui s'appliquent à tous les véhicules et qui forment la police du roulage.

La réglementation spéciale des automobiles concerne leur mode de construction, leur mise en service, leur conduite et leur circulation. Ces prescriptions se trouvent contenues dans les décrets du 10 mars 1899 (2) et du

(1) Sourdat, *Traité de la Responsabilité*, t. I, p. 6.

(2) D., 1899, 4, 67.

10 septembre 1901 (1) ainsi que dans les arrêtés et circulaires pris en exécution de ces décrets. Les décrets de 1899 et 1901 distinguent les automobiles circulant isolément, les automobiles remorquant d'autres véhicules ; ils comprennent en outre des observations générales.

AUTOMOBILES CIRCULANT ISOLÉMENT

1. — *Mesures de sûreté concernant la construction des automobiles*

Ces mesures sont relatives à l'appareil moteur et aux organes de la machine. Elles sont contenues à la fois dans les règlements concernant les appareils du même genre et dans les articles 2 à 6 du décret du 10 mars 1899, modifié par le décret du 10 septembre 1901 (2).

C'est le service des mines qui est appelé à constater si les véhicules satisfont à ces conditions. Ces constatations ne sont pas nécessaires effectivement sur chaque voiture. « Lorsque des véhicules en nombre quelconque sont ou doivent être établis suivant un même type, il suffit que la constatation soit effectuée sur l'un d'eux ». Un procès-verbal doit constater que le type satisfait aux prescriptions exigées. Chaque voiture portera en caractères apparents : 1^o le nom et le domicile du propriétaire ; 2^o le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type.

(1) D., 1902, 4, 24.

(2) Circulaire ministérielle du 10 avril 1899, art. 4.

D'après le décret du 10 septembre 1901, si l'automobile est capable de marcher en palier à une vitesse de 30 kil. à l'heure, elle sera pourvue de deux plaques d'identité portant un numéro d'ordre qui devra toujours être placé en évidence à l'avant et à l'arrière du véhicule.

II. — *Mise en circulation.*

Tout propriétaire d'automobile, doit, avant de se servir de sa voiture sur les voies publiques, adresser au Préfet du département où il réside, une déclaration portant notamment son nom et son domicile. Il lui en est donné récépissé par la délivrance d'une carte.

III. — *Conduite et circulation.*

Nul ne peut conduire une automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le Préfet du département de sa résidence, après un examen pratique subi par le candidat devant l'ingénieur des mines ou son préposé.

Cet examen varie suivant que le certificat est demandé par le conducteur de motocycle d'un poids inférieur à 450 kilos et par le conducteur d'une automobile. Le certificat doit porter la photographie du titulaire. Le conducteur d'une automobile est tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente, son certificat

de capacité et le récépissé de déclaration du véhicule (Décret 1899, art. 12).

Il doit rester constamment maître de sa vitesse ou même arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre, de gêne, pour la circulation.

La vitesse doit toujours être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés. En aucun cas elle ne doit excéder 30 kilom. à l'heure en rase campagne et 20 kilom. à l'heure dans les agglomérations, sauf lorsqu'il s'agit de course autorisée (1).

Le conducteur ne doit jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive et pour supprimer tout bruit de moteur (2).

Enfin, le conducteur d'automobile doit faire usage de la trompe comme signal avertisseur et employer des feux blanc, vert et rouge.

AUTOMOBILES REMORQUANT D'AUTRES VÉHICULES

Les prescriptions relatives aux mesures de sûreté concernant soit l'automobile-remorqueur, soit les véhicules remorqués sont édictées par les art. 17 à 20 du décret de 1899. Elles comprennent notamment toutes

(1) Décret 1899, art. 14. *Réglementation de la course*, art. 31.

2) Décret 1899, art. 16.

celles relatives aux automobiles circulant isolément. La mise en circulation est prévue par les art. 21 et 22. La conduite et la circulation par les art. 23 à 28. Tout train doit porter la nuit à l'arrière un feu rouge outre les feux prévus par l'art. 15. La vitesse des trains ne doit pas excéder 20 kilom. à l'heure en rase campagne et 10 kilom. dans les agglomérations.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Les contraventions aux mesures édictées par le décret du 10 mars 1899, modifié par le décret du 10 septembre 1901 et par l'arrêté du 11 septembre 1901, sont constatées par les officiers de police judiciaire, conformément aux règlements ordinaires. Les ingénieurs et contrôleurs des mines, pour les règles sur les appareils à vapeur, les fonctionnaires et agents de la voirie, pour les dispositions des règlements sur la police de roulage, ont, avec leurs attributions antérieures, le droit de verbaliser pour assurer l'observation, par les automobiles, de ces diverses dispositions. Mais le décret de 1899 ne leur donne pas le droit de verbaliser pour les mesures nouvelles qu'il édicte.

Il faut encore ajouter que cette réglementation nouvelle n'a pas enlevé aux préfets et aux maires, en ce qui concerne la circulation et le stationnement des automobiles, les pouvoirs de police dont ceux-ci étaient armés

pour le maintien de la sécurité publique. D'après l'art. 17 de la circulaire ministérielle du 10 avril 1899, les réglementations locales qui avaient été prises par les préfets et les maires sur la circulation des véhicules à moteur mécanique « disparaissent *de plano* devant le règlement d'administration publique du 10 mars 1899, en tout ce que celui-ci règle aujourd'hui ». Plus exactement, le décret du 10 mars 1899 relatif à la circulation des automobiles n'a restreint les pouvoirs de police des préfets et des maires qu'autant que les arrêtés pris par ceux-ci iraient à l'encontre des prescriptions du décret (1). Notamment en ce qui concerne les dispositions des décrets qui imposent aux automobilistes un double maximum de vitesse, soit en rase campagne, soit dans les agglomérations, un maire peut, dans un arrêté, comme mesure de sécurité complémentaire et à raison des nécessités particulières de la circulation locale, imposer un maximum de vitesse inférieur à la vitesse édictée par le décret de 1899 (2).

Les règlements formant la police générale du roulage sont :

Le règlement d'administration publique du 10 août 1852 ;	
—	— 24 février 1858 ;
—	— 29 août 1863 ;
La loi du 30 mai 1851.	

Conformément à l'art. 29 du décret de 1899, les auto-

(1) Cass., Ch. crim., 15 janv. 1903 ; D., 1904, 1, 534.

(2) Cass., 21 janv. 1905 (*Gaz. Trib.*, 1905, 2^e semest., I, 23).

mobiles demeurent soumises à ces lois pour les cas non prévus par la réglementation spéciale : pour le stationnement, par exemple, et pour certaines matières concernant la circulation.

A côté des art. 475 et suivants du Code pénal dont nous avons parlé plus haut et qui, d'une façon générale, servent de sanction à la circulation, d'autres articles de ce Code prévoient le cas d'un individu qui, *par accident*, a tué ou blessé soit un de ses semblables, soit un animal domestique ; dans le premier cas, il y a homicide ou blessures par imprudence et les art. 319 et 320 sont applicables ; dans le deuxième cas, ce sont les art. 479-2° et 483.

Tout d'abord, il faut remarquer qu'il ne s'agit ici que de l'hypothèse où l'homicide et les blessures ont été commis involontairement. S'ils avaient été commis volontairement, les peines applicables seraient celles édictées par les art. 295, 296, 309 et suivants du Code pénal.

L'art. 319 Code pénal indique quelles sont les conditions nécessaires pour qu'il y ait homicide ou blessures involontaires. Le chauffeur auteur d'un accident n'aura commis ce délit que s'il a occasionné la mort ou les blessures par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou enfin inobservation des règlements (1).

(1) Grenoble, 14 déc. 1905 ; D., 1906, 5, 52. On ne saurait faire à l'auteur de blessures involontaires application de l'art. 320, sans justification d'un défaut d'adresse ou de précaution qui lui soit imputable.

Cette énumération prouve combien la loi pénale est sévère pour l'automobiliste. Celui-ci n'a pourtant pas lieu de s'en plaindre, car d'abord il ne fait que subir la loi commune, et ensuite, plus qu'à n'importe qui, la moindre imprudence ou inattention doit lui être reprochable, à cause des conséquences terribles qui peuvent en résulter.

L'art. 479, § 2^o, Code pénal, prévoit le cas de ceux qui occasionnent la mort ou la blessure des animaux appartenant à autrui par la rapidité, la mauvaise direction ou le chargement excessif des voitures, chevaux, etc... Si donc un chauffeur passant à une allure modérée, conforme aux règlements, a écrasé un animal domestique, un chien par exemple, non seulement il n'encourra aucune responsabilité, mais encore le propriétaire du chien pourra être condamné à payer les dommages que son animal aura pu occasionner à la voiture ou aux personnes en provoquant l'accident. Pour arriver à ce résultat, l'automobiliste pourra toujours invoquer l'art. 1385 C. civ., il pourra invoquer en outre l'art. 471-15^o, du Code pénal, s'il existe un arrêté municipal interdisant la divagation des animaux domestiques, ou l'art. 475 du même Code si le chien est méchant. Au contraire, si l'animal a été écrasé par une faute quelconque de l'automobiliste, même si de ce fait il y a eu des dommages occasionnés aux personnes et à la voiture, le chauffeur sera responsable, en vertu de l'article 479, § 2, Code pénal précité. Si l'animal est un cheval, un âne ou un

mulet, une bête à cornes, un mouton, une chèvre ou un porc, l'automobiliste tombera, non plus sous l'application de l'art. 479, mais sous celle de l'art. 453, dans le cas seulement où il aurait tué volontairement ces animaux (1).

De droit commun, toute peine est personnelle. En matière d'automobile il est des cas où ce principe n'est pas suivi et où le propriétaire de la voiture est responsable pénalement d'une contravention encourue par une autre personne conduisant son véhicule.

Il en est ainsi dans les espèces suivantes :

Un propriétaire confie sa voiture à une personne sans s'assurer au préalable de sa capacité de conduire et de sa connaissance des règlements. Il est pénalement respon-

(1) Vesoul, Trib. civ., 24 juin 1896 : Par suite de la présomption de l'art. 1385 du Code civil, la personne qui a fait une chute de bicyclette occasionnée par un chien, satisfait à la seule obligation qui lui incombe en prouvant que l'animal est la cause de l'accident et qu'il appartient à une personne déterminée. C'est au propriétaire du chien, pour se dégager en tout ou partie de la responsabilité qui pèse sur lui, en vertu de la présomption de la loi, qu'il appartient de prouver une faute ou une imprudence imputable au bicycliste (*La Loi*, 1897, p. 623).

Ce qu'on dit du bicycliste, on peut le dire de l'automobiliste.

Pontivy, 28 octobre 1896 : La responsabilité de l'art. 1385 est absolue ; elle ne peut disparaître qu'à la charge du propriétaire du chien de prouver que le dommage causé par l'animal est le fait d'un tiers ou qu'il y a faute de la part de la victime.

Melun, 10 août 1889 : Le propriétaire d'un chien qui a été cause d'un accident survenu à un motocycliste est responsable des suites de l'accident s'il ne peut faire la preuve de la culpabilité du motocycliste.

Dans le même sens : Justice de paix de Rethel, 10 juin 1901 ; — Trib. corr. Quimper, 22 juin 1898 ; — Trib. corr. Caen, 15 déc. 1898 ; — Just. paix de Luzarhes, 7 oct. 1898 (*Extrait des Sommaires des décisions judiciaires du T. C. F.*, 1902).

sable des accidents dont le chauffeur, qu'il se refuse à faire connaître, est l'auteur (1).

Une condamnation pour excès de vitesse est prononcée contre un propriétaire de voiture automobile qui ne conduisait pas lui-même, mais qui était à côté de son mécanicien parce que « par sa position dans la voiture, par ses connaissances techniques, il était dans la possibilité d'exercer lui-même une action utile sur la marche et la direction de l'automobile » (2).

Il a été jugé aussi (3) que le propriétaire d'une voiture automobile, même dans le cas où il ne conduit pas lui-même sa voiture, est pénalement responsable de l'inobservation des prescriptions du décret du 10 mars 1899 qui ordonne de disposer les véhicules de telle manière que leur emploi ne puisse répandre des odeurs incommodes. Cette décision parut très critiquable. Outre qu'elle constituait une dérogation au principe de la personnalité des peines, la solution adoptée était injuste, car le fait de laisser des fumées se répandre par le tuyau d'échappement dépend uniquement de celui qui conduit. Cependant la Cour de cassation n'a pas varié dans sa manière de voir, et, le 15 mars 1907, elle a cassé un jugement du Tribunal de simple police de Paris du 16 mars 1906 (4) qui reconnaissait que le fait pour un

(1) Trib. comm. Seine, 30 juin 1905 (*Journal des Assureurs*, p. 598).

(2) Trib. police, Saint Maxence, 16 mars 1906 (*Gaz. Trib.*, 25 avril 1906).

(3) Cass. req., 3 févr. 1906 ; D., 1906, I, 184.

(4) *Gaz. Pal.*, 1^{er} déc. 1906.

automobiliste de dégager des fumées et des odeurs incommodes ressortait de la conduite de la voiture et que, par conséquent, le propriétaire ne pouvait être incriminé personnellement pour un fait incombant au conducteur (1).

Après avoir rappelé sommairement les règlements concernant la responsabilité pénale de l'automobiliste, il ne nous reste plus qu'à envisager l'hypothèse où le propriétaire d'automobile engage sa responsabilité civile. C'est cette responsabilité seulement que nous comptons étudier. Mais auparavant il importe de donner quelques explications et de délimiter l'objet de cette étude.

Il y a responsabilité civile quand il y a délit ou quasi-délit civil (2).

En droit civil le mot délit désigne tout fait illicite et dommageable accompli avec l'intention de nuire. Le quasi-délit consiste dans un fait illicite et dommageable qu'une personne a accompli par sa faute, mais sans intention de nuire.

(1) Crim., 15 mars 1907 ; D., 1907, 1, 278.

Attendu que le jugement déclare que l'on ne saurait voir dans le fait poursuivi une infraction inhérente à la propriété de la voiture le dégagement d'odeurs incommodes provenant toujours d'un excès de graissage incombant au conducteur, qui seul est à même de régler le débit de l'huile.

Attendu que ce motif d'ordre général est en contradiction avec la disposition formelle de l'art. 3 du décret du 10 mars 1899 et ne permet pas, d'autre part, de reconnaître s'il existe en l'espèce de faute personnelle du conducteur, que, par suite, il y a violation de la loi.

Par ces motifs,

Casse... renvoie, etc...

(2) Nous parlerons de la responsabilité civile dans cette introduction en nous plaçant au point de vue de la doctrine traditionnelle. Nous aurons, au cours de cette étude, l'occasion d'exposer ou de discuter d'autres doctrines.

Si on compare le délit civil et délit pénal dont nous parlons plus haut, on remarque des différences profondes.

L'intention de nuire, nécessaire pour qu'il y ait délit civil ne doit pas forcément exister pour qu'il y ait délit pénal. Par exemple, l'homicide par imprudence qui est un délit pénal ne constitue pas un délit civil parce que l'intention de nuire n'existe pas chez son auteur ; il peut seulement constituer un quasi-délit.

Il en est de même d'un grand nombre de faits, qualifiés contraventions, qui sont punis par la loi pénale (art. 471 et suiv. C. pénal), mais qui ne constituent en aucune façon des délits civils, parce qu'on n'y relève pas d'intention nocive et qui peuvent même ne pas être des quasi-délits s'ils ne causent de préjudice à personne.

Inversement un fait peut constituer un délit civil sans constituer un délit pénal. Il en est ainsi quand un acte illicite et dommageable a été commis avec intention de nuire, mais n'est pas prévu par notre loi pénale. Nous citerons comme exemple le recel d'effets provenant d'une succession (art. 792 et 801 C. civ.).

Si l'on rapproche maintenant la définition du délit civil de celle du quasi-délit, on verra que ces deux définitions éveillent l'une et l'autre l'idée d'un fait illicite et dommageable commis par un individu responsable, autrement dit une faute.

Il y a donc toujours responsabilité civile quand il y a faute.

Nous avons dit en définissant la responsabilité qu'elle était directe ou indirecte.

Elle est directe quand on répond de son fait personnel (art. 1382-1383 C. civ.)

Elle est indirecte quand on répond du fait d'autrui (art. 1384), des animaux que l'on a sous sa garde (art. 1385) ou de certaines choses inanimées (art. 1386).

Les articles qui concernent la responsabilité civile du propriétaire d'automobile sont les art. 1382, 1383 du Code civil, si on l'envisage directement, et l'art. 1384 si on l'envisage indirectement.

La responsabilité indirecte ou responsabilité « des civilement responsables » dont nous ne nous occuperons point au cours de cette étude qui sera consacrée exclusivement à l'étude de la responsabilité directe, s'étend à toute la réparation que la victime serait en droit de réclamer à l'auteur même du dommage. La personne civilement responsable après avoir payé, peut exercer un recours contre cet auteur afin de se faire rembourser le montant des dommages et des frais ; mais ce recours est généralement illusoire.

Le fondement juridique de la responsabilité civile indirecte consiste, soit dans un manque de surveillance (art. 1384, al. 2 et 4 C. civ.) vis-à-vis de certaines personnes, soit dans un mauvais choix que l'on a fait en prenant pour domestiques ou préposés des individus auteurs directs du dommage (art. 1384, al. 3).

Les personnes dont on est civilement responsable sont :

1° Par rapport au père ou après son décès, par rapport à la mère : les enfants mineurs qui habitent avec eux ;

2° Par rapport aux instituteurs : leurs élèves ;

3° Par rapport aux maîtres, patrons ou commettants : les ouvriers, employés ou domestiques.

I. — Responsabilité des parents.

Pour que les parents soient responsables, il faut d'abord que les enfants soient mineurs ; il faut ensuite que les enfants habitent avec eux. Cette expression « habiter avec eux » a besoin d'être expliquée. Il est évident que les parents ne sont pas responsables lorsque l'enfant est interne dans une pension, ou bien est au service militaire. Mais les parents sont responsables quand le dommage a été causé par l'enfant pendant qu'il était en voyage, par exemple. Le fait de l'avoir laissé partir seul constitue un manque de surveillance ; or, le manque de surveillance est le fondement de cette responsabilité. Donc en notre matière, si les parents peuvent prouver qu'ils ont fait tout leur possible pour empêcher l'accident d'automobile, que c'est bien malgré eux, en dépit de tous leurs conseils, malgré la surveillance la plus stricte, malgré les précautions qu'ils avaient prises que l'accident est arrivé, ils seront déchargés de toute responsabilité. Mais il ne suffirait pas à un père de démon-

trer qu'il avait recommandé à son fils d'être prudent et qu'il lui avait même interdit de se servir de l'automobile, si en fait, il est établi qu'il a laissé la voiture à la portée de son enfant et qu'ainsi celui-ci a pu s'en emparer.

C'est le père, et, après son décès, la mère qui sont seuls déclarés responsables. La loi n'a pas étendu cette responsabilité aux autres parents.

II. — Responsabilité de l'instituteur.

La responsabilité de l'instituteur est fondée comme celle des père et mère sur le défaut de surveillance (1).

III. — Responsabilité des patrons, maîtres ou commettants.

L'art. 1384 al. 3 C. civ. déclare que les maîtres et commettants sont responsables des dommages causés par leurs domestiques et employés « dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ». Le patron sera responsable dans le cas où il aura envoyé son préposé en courses avec la voiture et où celui-ci aura commis l'accident. Mais il ne pourra pas être poursuivi si, le préposé étant sorti avec la voiture de son patron pour

(1) Depuis la loi du 10 juillet 1899, la responsabilité de l'Etat est substituée à celle des membres de l'enseignement public.

son plaisir ou pour promener ses amis personnels, a, dans ces conditions, occasionné un accident (1).

Contrairement à ce que nous avons vu plus haut pour les patrons et les instituteurs, les maîtres et commettants, dans les cas où ils sont responsables, ne peuvent se décharger de cette responsabilité en invoquant l'impossibilité où ils se sont trouvés d'empêcher la faute de leur préposé, car si les responsabilités dont nous parlions précédemment ont pour fondement le manque de surveillance, celle qui nous occupe actuellement a pour base le mauvais choix.

Aux trois hypothèses prévues par l'art. 1384 du Code civil, faut-il en ajouter d'autres ?

Faut-il, par exemple, dire que le mari est responsable de sa femme en cas d'accident occasionné par celle-ci ?

L'art. 1384 est limitatif. Donc, comme celui-ci ne prévoit pas de responsabilité indirecte en ce qui concerne le mari, il faut déclarer que ce dernier n'est pas civilement responsable de sa femme.

(1) Les arrêts rendus en ce sens par la jurisprudence sont nombreux. Citons en deux à titre d'exemple :

Trib. civ. Seine, 28 déc. 1896 (*Gaz. Pal.*, 1896, 2, 84) ; Le patron n'est pas responsable de l'accident causé par son employé monté sur une bicyclette, alors qu'il n'est pas justifié que ledit employé était dans l'exercice de ses fonctions et qu'il fut monté sur une bicyclette d'après les ordres de son patron ou pour le service de son commerce.

Trib. corr. Seine, 18 mars 1896 (*Gaz. Pal.*, 1896, 2, 183) :

Le patron ne saurait être responsable de l'accident causé à un tiers par son préposé monté sur une bicyclette s'il n'est point établi que celui-ci faisait habituellement à bicyclette des courses qui lui étaient ordonnées par son patron, ni qu'à l'heure de l'accident il faisait une course réellement commandée.

D'ailleurs de trois choses l'une : ou bien la femme a obtenu le certificat exigé par l'art. 11 du décret de 1899 et dans ce cas il n'y aura aucune imprudence à reprocher au mari ; ou bien, la femme n'a pas ce certificat, mais le mari lui a enjoint de ne pas conduire l'automobile : dans ce cas le mari ne saurait être plus responsable que le père qui a pris toutes les précautions de surveillance possibles et qui, malgré cela, n'a pas pu empêcher son enfant de commettre un accident, il n'y a pas encore là de faute à son actif ; ou bien, enfin, le mari connaissait l'inaptitude légale où était sa femme de conduire l'automobile : dans ce cas, il sera pleinement responsable, car il a commis une faute. C'est donc parce qu'il a commis une faute et non comme mari que celui-ci sera déclaré responsable. On ne peut même pas dire que le mari, en cas de non responsabilité, supportera indirectement les effets de l'accident occasionné par sa femme en ce qui concerne ses suites pécuniaires, lorsque, par exemple, les époux auront adopté le régime de communauté, car si la communauté était forcée de payer les suites du délit de la femme, ce ne serait jamais que moyennant récompense. En effet, « en aucun cas la « communauté ne peut être obligée par les délits ou « quasi-délits de la femme (arg. art. 1424) et il n'y a « pas lieu de distinguer comme pour les contrats et les « quasi-contrats si la femme a été autorisée ou non par « son mari, car un mari ne peut pas valablement autoriser sa femme à accomplir un acte illicite » (1).

(1) Baudry-Lacantinerie, *Droit civil*, t. III, p. 66.

Il est encore un autre cas, non prévu par l'art. 1384 C. civ., c'est la responsabilité de celui à qui le propriétaire a prêté sa chose, en notre espèce son automobile. On peut, dans ce cas, raisonner de la même façon que dans l'hypothèse précédente. Il n'y a pas de responsabilité indirecte parce que l'art. 1384 est muet sur cette matière. Il ne peut y avoir qu'une responsabilité directe en cas de faute du propriétaire.

Ayant ainsi écarté les cas de responsabilité pénale et ceux de responsabilité civile indirecte, il ne nous reste donc plus qu'à étudier la responsabilité civile directe du propriétaire d'automobile.

Après avoir exposé quelles sont les solutions apportées à cette question par la législation actuelle, nous examinerons si elles sont suffisantes.

Nous nous demanderons ensuite s'il convient de recourir à une nouvelle responsabilité civile fondée sur les théories mises à jour depuis quelques années pour remplacer le vieux système de la faute.

Enfin dans notre conclusion, nous ferons connaître les réformes qu'il nous semble possible d'apporter à la question juridique de l'automobile (1).

(1) Les législations étrangères et travaux juridiques faits à l'étranger seront signalés pour venir éclairer cette question de leur autorité.

PREMIÈRE PARTIE

LÉGISLATION ACTUELLE

CHAPITRE PREMIER

État actuel de la législation

THÉORIE TRADITIONNELLE DE LA FAUTE

I. — Exposé

En dehors des décrets du 10 mars 1899 et du 10 septembre 1901 il n'y a pas de législation spéciale pour les automobiles. Or ces décrets ne concernent, nous l'avons vu, que ce que nous pourrions appeler la partie administrative de la législation de l'automobile. La partie civile de cette législation n'existe pas en tant que loi spéciale. C'est donc le droit commun, tel qu'il résulte des art. 1382 et 1383 C. civ., qui est seul applicable aux automobi-

listes. Dès lors, en matière de responsabilité civile directe, c'est la théorie traditionnelle de la faute qui est en jeu.

Il convient d'étudier tout d'abord à quelles conditions cette responsabilité est subordonnée ; puis, cette question résolue, de déterminer qui devra prouver l'existence de ces conditions et de quelle façon la preuve en pourra être faite.

I. — *Eléments de la Responsabilité personnelle directe.* — Pour que l'art. 1382 C. civ. trouve son application, il faut d'abord, aux termes mêmes de cet article, un fait. Remarquons que le Code emploie l'expression « fait quelconque ». La généralité de ce terme permet d'affirmer que le fait en question, peut être non seulement une action, mais encore une omission. Pour que l'omission soit répréhensible il faut, bien entendu, que la personne responsable ait été légalement obligée d'accomplir l'acte dont l'omission entraîne cette responsabilité.

En second lieu le fait doit être dommageable. L'art. 1382 décide, en effet, que « tout fait qui cause à autrui un dommage oblige celui, par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ». L'action que l'on peut intenter à la suite d'une faute est une action en dommages-intérêts. Sur quelles bases pourrait-on évaluer le dommage si le fait incriminé n'avait apporté un préjudice ? Peu importe que le dommage soit matériel ou moral, l'un et l'autre donnent droit également à une réparation. D'abord l'art.

1382 ne distingue pas ; il emploie le mot général de « dommage ». Ensuite n'est-il pas évident que certains faits, même non appréciables en argent, comme la mort d'un être qui nous est cher, sont tout aussi dommageables et même le sont quelquefois davantage qu'un préjudice matériel quelconque (1). Il est vrai que la réparation accordée sera presque toujours arbitraire, car il est impossible d'évaluer exactement un dommage purement moral. Cette considération ne doit pas nous arrêter, car du fait que l'on ne peut déterminer mathématiquement quelle est la réparation qu'il convient d'accorder, il serait illogique de conclure qu'aucune réparation n'est due (2).

En outre, le fait dommageable doit avoir pour cause une faute. Contrairement à la loi Aquilia qui ne réprimait que trois catégories de faits déterminés (3), le Code civil entend par faute tout fait, toute négligence, toute imprudence qui a pu causer le dommage incriminé.

(1) Il serait en effet scandaleux qu'un automobiliste ayant écrasé une personne, échappe à la réparation du dommage, « en démontrant que la victime était une vieille femme qui vivait à la charge des siens, si bien que sa disparition ne cause à sa famille aucun préjudice » (Ambroise Colin, *Bull. de la Soc. d'Études législ.*, n° 3, 1907, p. 288).

(2) « Les juges », dit fort exactement Larombière, « évaluent en pareil cas le préjudice en vue des autres circonstances matérielles qui donnent une base plus certaine et plus fixe à leur appréciation, telles que la privation, pour la famille, de l'assistance et de l'appui d'un père, d'un fils, d'une mère, d'une épouse ».

(3) 1° Mort des esclaves ou des animaux « *quæ pecudum numero sunt* » ;
2° Tort causé au créancier principal par un créancier accessoire qui a fait remise de la dette au préjudice du premier ;

3° Blessure des esclaves et animaux visés à la première catégorie et destruction ou détérioration de toutes les autres choses corporelles.

D'après les auteurs anciens et d'après la plupart des auteurs modernes, il faut distinguer deux sortes de fautes : la faute délictuelle et la faute contractuelle.

On entend par faute délictuelle tout fait qui a causé un dommage entre personnes qui n'avaient aucun rapport juridique entre elles, et par faute contractuelle celle que commet le débiteur qui n'exécute pas l'obligation qu'il a contractée vis-à-vis de son créancier, ce qui constitue un dommage entre personnes unies par un rapport juridique.

De là résulte que ces deux sortes de fautes diffèrent notamment entre elles :

1° *Par leur gravité* : nous verrons plus loin combien la responsabilité de l'auteur de la faute est appréciée sévèrement en matière délictuelle. En matière contractuelle, au contraire, on n'est responsable que de la faute que ne commettrait pas un administrateur ordinaire (*culpa levis in abstracto*).

2° *Par l'étendue de la réparation* : en matière délictuelle, la victime a droit à une réparation intégrale du dommage causé, que l'auteur de la faute ait agi avec intention de nuire ou non. En matière contractuelle, au contraire, il y a lieu de distinguer : si l'inexécution est la conséquence du dol du débiteur, la réparation doit être totale ; si elle est la conséquence d'une simple négligence le créancier n'a droit qu'aux dommages-intérêts qui ont été prévus ou qui auraient pu être prévus lors du contrat.

3° *Par le fardeau de la preuve* : quand il y a faute délictuelle, c'est à la victime à prouver la faute. Au

contraire, quand il y a faute contractuelle, c'est celui qui n'a pas accompli son obligation qui doit se justifier.

Cette théorie traditionnelle de la dualité de la faute a été contestée par M. Planiol. Pour cet auteur il n'y a qu'une seule espèce de faute dont il donne ainsi la définition : « Un manquement à une obligation préexistante dont la loi ordonne la réparation quand il a causé un dommage à autrui » (1). L'idée de faute serait toujours dans une relation nécessaire avec l'idée d'obligation. L'obligation violée serait tantôt une obligation légale (en dehors des contrats, les individus sont tenus par la loi les uns vis-à-vis des autres à un certain nombre de devoirs) ; c'est ce qu'on appelle la faute délictuelle, tantôt une obligation conventionnelle, c'est ce qu'on appelle la faute contractuelle. La différence que l'on prétendrait établir entre les deux fautes manquerait de base et ne serait qu'une illusion. En effet, l'une et l'autre créent une obligation : la réparation du dommage, l'une et l'autre supposent l'existence d'une obligation antérieure, tantôt légale, tantôt conventionnelle (l'obligation légale ayant sa base dans le fait négatif de ne pas porter atteinte à la personne ou aux biens d'un individu, est plus sévèrement appréciée) ; enfin, l'une et l'autre consistent dans la violation de cette obligation.

Sans méconnaître la haute valeur juridique de la théorie de l'unité de faute, nous ne saurions l'admettre.

(1) Planiol, *Traité élém.*, 3^e éd., t. II, p. 279.

Il nous semble en effet que ce que les partisans de cette opinion appellent une obligation légale, n'est pas, à proprement parler, une obligation juridique comme l'obligation conventionnelle et par conséquent ne peut être mise en parallèle avec elle. Une obligation doit avoir une valeur pécuniaire, active dans le patrimoine du créancier, passive dans celui du débiteur. Or, on ne peut pas dire que cette obligation légale dont il est question ici ait une valeur pécuniaire.

La faute délictuelle doit seule nous occuper ici et tout le monde est d'accord sur ses caractères.

Cette faute résulte de tout fait, toute imprudence, toute négligence, commis avec ou sans intention de nuire, qui cause un préjudice à quelqu'un. La faute la plus légère peut donc faire naître la responsabilité civile : *in lege Aquilia levissima culpa venit* (1).

Pas de distinction entre la faute lourde et légère (1).

(1) « On pourrait au premier abord, a dit le rapporteur au Tribunat, se demander s'il n'y aurait pas quelque injustice à punir un homme pour une action qui participe uniquement de la faiblesse ou du malheur et à laquelle son cœur et son intention sont absolument étrangers. La réponse se trouve dans un grand principe d'ordre public : c'est que la loi ne peut balancer entre celui qui se trompe et celui qui souffre. Partout où elle aperçoit qu'un citoyen a éprouvé une perte, elle examine s'il a été possible à l'auteur de cette perte de ne pas la causer et, si elle trouve en lui de la légèreté ou de l'imprudence, elle doit le condamner à la réparation du mal qu'il a fait. » (Rapport de Bertrand de Greuille au Tribunat. V. Locré, t. XIII, n° 9, p. 40).

(1) La faute exigée pourrait être tellement légère, d'après certains auteurs, qu'il suffirait par exemple, pour que l'automobiliste soit responsable, qu'il se serve de sa voiture. Nous tirons cet argument par analogie d'une note de Boistel, sous Cass., du 12 juin 1899, D., 1901, 1, 41).

Un bicycliste avait été déchargé de toute responsabilité d'un accident qu'il

Cependant, quelque légère que doive être la faute pour amener une condamnation, encore faut-il qu'il y en ait une et même lorsqu'elle existe, elle peut être atténuée.

Les cas exclusifs de la faute sont : l'exercice d'un droit, le cas fortuit ou de force majeure. Il n'y a pas de faute si le fait est licite, car alors il n'y a pas de délit : *qui jure suo utitur neminem lædit*.

Cependant, d'après une théorie récente, il y aurait abus de droit, c'est-à-dire fait illicite, même quand un individu exerce un droit qui lui appartient, mais quand il l'exerce dans le but de nuire à autrui, ou sans intérêt et sans motif légitime. « Un droit, règle sociale, ne doit, dit-on, jamais être exercé anti-socialement, il ne peut aller contre sa finalité pas plus qu'un cours d'eau ne peut remonter vers sa source (1). »

Cette opinion semble avoir été consacrée par le Code civil allemand dans son art. 226 ainsi conçu : « l'exercice

avait commis parce qu'on ne pouvait relever contre lui aucune faute. M. Boistel, critiquant cette décision, prétend que l'art. 1382 Code civ. était applicable dans cette matière « car si celui-ci (le bicycliste) n'a pas commis de faute « caractérisée dans la conduite de cette machine, il a du moins librement « choisi un mode de locomotion plus dangereux pour les passants que la circulation à pied, ou même à certains égards que la circulation en voiture « et cela suffirait pour justifier en ce qui le concerne, l'application de « l'art. 1382. »

Cet argument peut s'appliquer par analogie aux automobiles. Nous ne pouvons pas cependant en approuver les termes et il nous paraît que, si on trouve la théorie de la faute insuffisante, il vaudrait mieux en adopter catégoriquement une autre, celle du risque, par exemple, et dire que le vélocipédiste ou l'automobiliste créent un risque en se servant d'une machine dangereuse. Les résultats seront les mêmes et l'on ne fera pas ainsi sortir la théorie de la faute de ses limites.

(1) Toulouse, 13 avr. 1905 ; D., 1906, 2, 105 et la note.

« d'un droit n'est pas permis lorsqu'il ne peut avoir
« d'autre but que de nuire à autrui ».

Cette théorie n'est pas généralement admise et on décide ordinairement que l'exercice d'un droit ne peut donner lieu à une réparation.

Il a été jugé, par exemple, en notre matière que le seul fait pour un automobiliste de se trouver sur la route ne constitue pas un fait illicite, mais bien au contraire l'exercice même de son droit et que par conséquent il ne saurait être déclaré responsable par la seule présence de sa voiture.

Le cas fortuit ou de force majeure est exclusif, au même titre que l'exercice d'un droit, de toute espèce de faute. La définition du cas fortuit ou de force majeure est difficile à donner. D'après les opinions les plus récentes, il faudrait entendre par cas fortuit l'obstacle infranchissable pour l'individu en cause, mais tel cependant, qu'un autre individu aurait pu, avec plus de volonté et de décision, le surmonter. Le cas de force majeure constituerait un obstacle infranchissable pour tous (1). D'après un autre auteur (2) le cas fortuit proviendrait de la chose elle-même, le cas de force majeure proviendrait d'une cause extérieure.

En matière d'accident, et surtout en matière d'accident d'automobile, le cas fortuit ou de force majeure est bien

(1) Ambroise Colin.

(2) Thaller.

difficile à déterminer, car, selon l'expression populaire, « un accident est bien vite arrivé ».

En fait, pour certains accidents, le doute n'existe plus aujourd'hui, la jurisprudence ayant établi des solutions certaines (1).

Ce sont d'abord les accidents provenant d'un fringalement appelé en langage ordinaire « dérapage ». On doit, dans ce cas, admettre la faute du propriétaire. Il devait savoir que le pavé était humide, que sa voiture pouvait fringaler, et il devait en conséquence, ou bien ne pas sortir, ou bien, tout au moins, adapter à sa voiture des pneumatiques dits « antidérapants » qui empêchent ces accidents de se produire, ou, encore, ralentir son allure. Il y a de la part de ce propriétaire d'automobile une imprudence dans les termes de l'art. 1383 C. civ.

D'autres accidents sur lesquels le doute paraît aussi dissipé, sont ceux qui proviennent d'un vice de construction ou du mauvais fonctionnement d'un des organes de la voiture (2).

(1) Trib. Seine, 13 juill. 1896, 4 janv. 1899, janv. 1901.

(2) Nous pouvons citer comme exemple le jugement rendu par la 7^e chambre du Tribunal de la Seine le 10 juin 1902 : Un mécanicien de la maison Peugeot s'étant aperçu en cours de route, que le réservoir à essence de son automobile prenait feu, arrête sa voiture et la gare sur les bas côtés de la route. Immédiatement le réservoir explose et les flammes poussées par le vent mettent le feu à une ferme voisine. Le fermier demanda des dommages-intérêts à la maison Peugeot; celle-ci fut condamnée. Voici certains considérants du jugement :

« Attendu, en droit, que quels que soient les services rendus par l'usage « des véhicules automobiles et l'avenir réservé à cette industrie nouvelle, les « personnes qui les emploient et s'en servent, sont soumises à la loi commune

Mais il est d'autres cas où il est bien embarrassant de dire si l'accident a eu lieu par cas fortuit ou par faute de l'automobiliste.

Faut-il attribuer à un cas fortuit l'accident qui va être rapporté ? Un chauffeur voulut dépasser à une allure pourtant modérée une voiture où se trouvaient plusieurs personnes. Un chien accompagnait cette voiture de l'autre côté de la route. Au moment où l'automobiliste s'engage pour passer, le maître appelle son chien qui traverse aussitôt la route. Tandis que le chauffeur s'efforce d'éviter l'animal, une roue de l'automobile rencontre celle de la voiture ; le pneumatique éclate et l'automobile roule dans le fossé où se trouvaient deux promeneurs. Ceux-ci atteints par la voiture sont, l'un blessé et l'autre tué (1). Est-ce un cas fortuit ? Est-ce ce que les Anglais appellent « un acte de Dieu » ? Y a-t-il eu là, au contraire, une faute ? Combien d'accidents pourrait-on encore citer de la sorte ?

Entre l'hypothèse où l'acte accompli est exclusif de

« et tenues de réparer, d'après l'art. 1382 Code civ., les dommages qu'elles occasionnent ;

« Attendu que, dans l'espèce, l'explosion des moteurs à essence de pétrole de la machine n'a pu être déterminée que par des vices de construction ou des excès de chauffage.

« Attendu, au surplus, que ceux qui emploient ces moteurs n'ignorent pas les dangers qu'ils font courir aux propriétés contiguës ou riveraines ; que c'est à eux, sous peine d'être en faute, de prendre surabondamment toutes les précautions nécessaires pour les prévenir ;

« Attendu qu'en admettant même que la science fut quant à présent impuissante à prévenir ces accidents, les automobilistes n'en seraient pas moins obligés d'indemniser les propriétaires incendiés, etc... »

(1) Accident survenu à Yainville (Seine-Inférieure) (V. *Journal de Rouen*, 28 mai 1907).

toute faute et celle où la faute est avérée, il y a une situation intermédiaire celle où l'acte fautif existe mais se trouve atténué. C'est l'hypothèse où il y a eu faute commune, en notre espèce, faute du chauffeur et faute de la victime. Une automobile écrase un chien qui était couché sur la voie publique alors qu'un arrêté municipal interdisait la divagation des animaux domestiques. L'automobiliste est en faute, mais le propriétaire du chien est en faute également. Qui sera responsable dans ce cas ? Ce sera une question d'appréciation pour les tribunaux (1). Si la faute de la victime n'a été d'aucune importance, si celle de l'auteur de l'accident en a été la cause pour ainsi dire unique, c'est ce dernier qui sera condamné à la réparation totale. Si les deux fautes ont été égales, si l'accident a été produit aussi bien par l'une que par l'autre, il n'y aura pas de condamnation, les deux culpabilités s'éteignent mutuellement par une sorte de compensation. Si, au contraire, la faute de la victime a occasionné l'accident, l'automobiliste ne devra aucuns dommages-intérêts, car c'est lui, qui, légalement, est la victime.

Il ne suffit pas enfin que la faute existe, entraînant avec elle un dommage, il faut encore que l'auteur en soit responsable, qu'on puisse la lui imputer, autrement

(1) V. dans le sens de la responsabilité du propriétaire de l'automobile : Trib. police Boulogne-sur-Mer, 23 octobre 1903 (*Gaz. Trib.*, 31 oct. 1903) et Trib. Pontarlier, 26 novembre 1903 (*Gaz. Pal.*, 15 déc. 1903) ; et, en sens contraire : Trib. Nancy, 9 juin 1905 (*Rec. arr. Nancy*, 1905, p. 157).

dit qu'il ait agi avec discernement, Il n'y a que les personnes ayant l'usage de la raison qui puissent commettre un délit. Il semble donc que l'art. 1382 C. civ. soit trop compréhensif quand il dit que chacun est responsable du dommage causé par son chef.

Il est vrai cependant que cette exception est restreinte, car il n'y a pas ici pour les mineurs d'excuses provenant de leur âge. Les aliénés interdits judiciairement ou non sont responsables de ce qu'ils ont fait dans un intervalle lucide. Les personnes pourvues d'un conseil judiciaire et les femmes mariées n'ont besoin, ni de l'assistance de leur conseil, ni de l'autorisation maritale, pour s'obliger par leurs délits ou quasi-délits. Quant à l'ivresse, elle n'est pas une cause d'excuse, car on est en faute de s'être enivré. Même l'ivresse devrait être en matière d'accidents d'automobiles une circonstance très aggravante. Quels dangers, en effet, peut faire courir une machine livrée à sa force aveugle, entre les mains d'un individu qui ne sait plus ce qu'il fait ! Tout conducteur d'automobile pris en flagrant délit d'ivresse devrait se voir retirer par les tribunaux son certificat de capacité : ni la colère, ni les passions ne sont davantage des causes d'excuses, car chacun est responsable de l'état de déraison où il s'est placé par sa faute.

Donc, en résumé, pour que la responsabilité d'un automobiliste soit engagée, il faut qu'il y ait eu un fait dommageable ayant les caractères d'une faute imputable à son auteur.

Les éléments du délit civil étant connus, il s'agit de démontrer leur existence. De là naît une question particulièrement importante, celle de savoir comment la preuve pourra en être faite et à qui incombera le fardeau de cette preuve. C'est cette question qu'il convient maintenant d'examiner.

Domat disait que la preuve était « tout ce qui persuade l'esprit d'une vérité. » D'une manière plus complète on peut dire que « la preuve est la démonstration à l'aide des moyens autorisés par la loi, de l'exactitude d'un fait qui sert de fondement à un droit prétendu » (1).

Toute preuve par écrit étant impossible en notre matière, les seules preuves que nous ayons à mentionner, sont : la preuve par témoins, par présomptions ou indices, l'aveu et le serment.

Si l'aveu est quelquefois possible (et le serment aboutit à l'aveu), il faut bien reconnaître que, pour prouver un délit ou quasi-délit, principalement un accident d'automobile, il est ordinairement nécessaire de recourir à la preuve par témoins ou par présomption ou indices.

Les présomptions sont des inductions que le magistrat (2) tire d'un fait connu à un fait inconnu. Les indices sont des faits déterminés dont le juge tire des conséquences. La preuve par indices n'est donc qu'une variété de la preuve par présomption. On considérera comme indices la trace des roues sur le sol, les dégâts

(1) Baudry-Lacantinerie, *Précis de Droit civil*, t. II, p. 842.

(2) Nous n'avons pas à parler ici des présomptions légales.

occasionnés par l'automobile, etc..... Mais la preuve par indices ou par présomptions existe rarement seule ; elle est presque toujours confirmée par la preuve par témoins qui est en réalité la seule preuve ordinairement usitée en matière de délits et quasi-délits.

« Le témoin est une personne qui a perçu directement par ses propres sens le fait contesté. » Il est oculaire ou auriculaire selon qu'il a vu ou entendu ce qu'il vient déposer. Quelquefois il ne fait que répéter ce qu'il a ouï dire : c'est alors la preuve par commune renommée qui, à cause de sa fragilité, n'est admise que dans des cas exceptionnels.

En droit commun la preuve par témoins n'est admise que pour les choses dont la valeur n'excède pas 150 francs (art. 1341 C. civ.). L'art. 1348 apporte à cette règle une exception, en ce qui concerne les quasi-contrats, délits et quasi-délits. Il est impossible dans ce genre d'obligations de fournir d'autres preuves que la preuve par témoins. Aussi est-ce avec justice que la loi a décidé d'admettre ce genre de preuve en pareil cas, quelle que soit la valeur de la chose. Donc la faute de l'automobiliste pourra toujours être prouvée par témoins.

Et qui devra faire cette preuve ? Ce sera la victime. Cette règle s'explique fort bien. En matière contractuelle les parties se connaissent ; elles sont obligées l'une envers l'autre. Il y a faute par le fait même qu'une ou plusieurs obligations respectives n'ont pas été remplies. Le défendeur ne pourra donc éviter la réparation du

dommage qu'en établissant que par suite des circonstances, l'inexécution de ces obligations ne peut lui être imputable. C'est pourquoi la preuve lui incombe. Mais, en matière délictuelle, les parties en présence sont étrangères l'une à l'autre, il n'existe entre elles, normalement, ni charges ni obligations. Le demandeur qui prétend qu'en sa faveur est née une obligation quelconque doit donc la prouver. Ce sont les termes mêmes de l'art. 1315 du Code civil extrait du traité « des Obligations » de Pothier, « celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver ».

Rien n'est plus juste que cette théorie. L'individu qui circule sur une route avec son automobile use d'un droit incontestable, car les routes ne sont l'apanage exclusif de personne ; tous ont le droit d'y circuler, les piétons, les voitures, les vélocipèdes, aussi bien que les automobiles. Quelqu'un prétend qu'usant de son droit, l'automobiliste lui a causé un préjudice, il est logique, il est naturel, il est juridique qu'il le prouve. Nous examinerons plus loin si ce mode de procéder donne à la victime toutes les satisfactions désirables.

§ II. — **Jurisprudence** (1).

Après avoir posé les principes du système de la faute, après avoir conclu qu'ils régissaient la responsabilité civile du propriétaire d'automobile en cas d'accidents, puisque aucune législation spéciale n'existait sur cette matière, il convient d'exposer les solutions de la jurisprudence.

La présence d'une faute est indispensable pour condamner l'automobiliste. En effet, si on consulte tous les jugements et arrêts rendus en matière d'accidents d'automobile, on voit que tous, sans exception, cherchent à établir la faute du propriétaire pour le condamner. Cette faute peut consister non seulement dans un acte nocif caractérisé, ce qui est évident, mais encore *dans l'absence de précautions requises, dans une imprudence, dans une négligence*. Il convient même de remarquer qu'en général, la responsabilité civile de l'automobiliste est appréciée avec une extrême sévérité.

C'est ainsi que la Cour de Grenoble, le 18 novembre 1905 (2), a considéré comme une imprudence condamnable un fait d'inattention pourtant minime :

« Attendu, dit-elle, que, dans le système de la pré-

(1) Suivant une tradition constante nous assimilons les bicyclettes aux automobiles et nous mentionnons indifféremment les décisions de la jurisprudence se rapportant aux bicyclettes et aux automobiles.

(2) D., 1905, 2, 479.

vention,l'automobile survenant aurait atteint H. L..., sur le bord d'une banquette, qu'elle détériorait sur une certaine longueur et que le coup porté par elle à la tête de H. L..., placé sur le bord dudit trottoir, aurait été si violent, qu'il avait suffi pour envoyer le corps de l'enfant à plusieurs mètres ; — Que le prévenu prétend, de son côté, qu'à l'approche de la machine, H. L..., effrayé, se serait jeté sur la chaussée dans l'espoir probable de la traverser, puis qu'affolé par l'arrivée du véhicule il serait, par un mouvement contraire, revenu en arrière pour rejoindre la banquette ;

« Attendu que l'emplacement même de la blessure reçue permettrait d'accorder plus de confiance à cette dernière version, mais que, même en l'admettant, la responsabilité du prévenu n'en serait pas moins indiscutable ;

« Attendu qu'en effet, ainsi que l'ont parfaitement dit les premiers juges, il était de la plus vulgaire prudence pour B... de prévoir ces mouvements instinctifs d'un enfant de six ans voyant arriver directement sur lui une machine lancée à une très vive allure et cherchant ainsi à rejoindre ses compagnons, puis revenant sur la banquette placée presque immédiatement derrière lui comme vers l'abri le plus proche ;

« Attendu qu'ainsi prévenu d'un péril que la plus vulgaire prudence lui faisait un devoir d'envisager, B..., maître de sa machine, devait en ralentir et même

en arrêter la marche, ainsi que l'art. 14 du décret du 10 mars 1899 lui en imposait l'obligation ; qu'il disposait pour cela de freins ; qu'en ne s'en préoccupant pas il a commis une seconde contravention ; qu'on ne peut trouver d'explication à un semblable aveuglement que dans le mépris inconcevable de certains conducteurs d'automobile pour tout ce qui peut se trouver en travers de leur marche désordonnée ;

« Attendu qu'il est du devoir des tribunaux de réprimer avec rigueur de semblables errements et de protéger la sécurité publique contre ceux qui en ont si peu de souci. »

L'extrême sévérité de la jurisprudence ressort nettement des deux jugements suivants :

« Atendu, dit un jugement du Tribunal de paix de Paris du 15 septembre 1905 (1), que le fait de parcourir les rues à une allure rapide, surtout à Paris, quand il y a encombrement, constitue par lui-même une imprudence ; que l'emploi d'une vitesse exagérée ne laisse ni aux gens ni aux animaux le temps matériellement nécessaire pour se garer et ne permet pas au conducteur de remarquer utilement et d'éviter l'obstacle . . . ;

« Attendu que ceux qui se livrent sur la voie publique à une locomotion trop accélérée de nature à entraîner les plus graves conséquences le font à leurs risques et périls et, alors qu'aucune faute n'est démontrée, encou-

(1) V. *La Loi* du 16 septembre 1905.

rent toute la responsabilité que peut déterminer leur passage.

« Attendu qu'il y a là quelque chose d'assimilable au risque professionnel... ;

« Attendu qu'un automobiliste, avant de penser à sa propre satisfaction, à son égoïste joie de la vitesse, doit penser à l'accident possible ; que le chauffeur a le devoir strict de s'assurer que son véhicule peut passer sans péril pour personne et que sa marche doit toujours être réglée de manière à restreindre à des proportions minimales les chances de sinistres... ;

« Attendu que parce qu'il lui plaît d'être pressé, de continuer quand même son chemin sans avoir la place nécessaire il n'a pas le droit de mettre en péril la vie ou la propriété d'autrui ; qu'il a toujours tort quand il oublie qu'il n'est pas le seul maître de la rue qui appartient aussi aux piétons, aux autres véhicules et aux cyclistes ;

« Par ces motifs,

« Condamne, etc. . »

Le deuxième jugement, a été rendu par le Tribunal de paix de Paris le 1^{er} juin 1906 (1).

« Attendu, déclare ce jugement, que le devoir primordial de quiconque conduit un véhicule, que le moteur soit mécanique ou animé, est de prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas gêner la circula-

(1) V. *La Loi* du 2 juin 1906.

tion de ceux qui vont à pied et qui originairement étaient les véritables maîtres du chemin ;

« Attendu que les piétons en vue de certains avantages ont fait des concessions : *qu'ils ont admis les voitures* ;

« Attendu que tout conducteur.. ne roulât-il qu'à une vitesse égale ou inférieure à celle indiquée par les règlements de police, marchât-il même au pas, s'il écrase ou heurte un piéton, n'est nullement exempt de faute pour avoir donné les avertissements nécessaires ; qu'il est tenu de ralentir son allure et au besoin de s'arrêter si le passant dûment averti néglige de se ranger ou même s'il s'y refuse de propos délibéré ;

« Attendu que dans ces deux cas, le son impérieux de la trompe serait insuffisant pour exonérer la responsabilité qui pèse sur le conducteur...

« Condamne, etc... »

La faute peut consister aussi dans l'*inobservation des règlements administratifs* concernant l'automobilisme. Nous avons à ce sujet un jugement caractéristique, celui du Tribunal de commerce de la Seine du 14 mars 1900 (1) :

« Attendu, dit ce jugement, qu'il est acquis aux débats que le 14 mai 1899, à 7 heures du soir, avenue de la Grande-Armée, dans la contre-allée, un peu après la rue Duret, une collision s'est produite entre la voiture

(1) V. *La Loi* du 4 mai 1900.

n° 8.436 appartenant à Champagne et Berthet et une voiture automobile appartenant à Charron, Girardot et Voigt ; — Que ce choc a causé au cheval de la voiture 8.436 des blessures graves qui ont amené sa mort le 22 mai suivant, et, à la voiture, des avaries ; — Champagne et Berthet imputent à Charron, Girardot et Voigt la responsabilité de l'accident, leur réclamant la somme de 612 fr. tant pour la valeur du cheval que pour les 7 jours de chômage, les frais de traitement et la réparation de la voiture ;

« Attendu que, pour résister à la demande, les défendeurs repoussent toute la responsabilité et soutiennent que l'automobile aurait été accroché à sa roue gauche par un fiacre qui l'aurait fait dévier et l'aurait fait jeter sur la voiture des demandeurs ;

« *Mais attendu qu'il ressort de l'instruction ordonnée par ce tribunal et des débats, que la voiture des demandeurs tenait sa droite, tandis que l'automobile était sur sa gauche et se trouvait engagée entre deux voitures quand le choc a eu lieu ; — Que tout conducteur de voiture ne doit prendre sa gauche que si la voie est complètement libre, sinon, en cas d'accident, il doit être présumé responsable ; — Que, même fut-il établi dans l'espèce que l'automobile aurait été accrochée par une autre voiture et projetée sur celle du demandeur, il n'en reste pas moins acquis que l'accident ne s'est produit que parce que l'automobiliste s'était engagé imprudemment dans l'espace trop étroit laissé entre deux voitures ; — Que la responsabilité de l'accident incombe dès lors à Charron, Girar-*

dot et Voigt du fait de leur préposé ; — Qu'ils doivent donc être tenus de réparer le préjudice qu'ils ont causé au demandeur par suite de cet accident ;

« Par ces motifs,

« Condamne Charron, Girardot et Voigt, etc... »

On peut citer aussi le jugement du Tribunal civil de Lyon du 27 mars 1896 (1) :

« Considérant, dit-il, qu'il résulte des témoignages produits que D... a renversé avec sa voiture M..., qui montait en bicyclette et qui venait en sens inverse ; — Que D... était sur le milieu de la chaussée tandis que M... tenait sa droite... ; Qu'on ne saurait douter que D... ait commis une imprudence grave qui a causé l'accident dont M... a été la victime ;

« Considérant que D... s'est rendu responsable du délit de coups et blessures par imprudence, inattention et inobservation des règlements, prévu et puni par les art. 319 et 320 C. pén., etc... » (2).

Il peut aussi se présenter des cas où l'automobiliste a observé les règlements, mais où les tribunaux le considèrent en faute à cause de *la vitesse de la voiture, conforme aux règlements, mais excessive pourtant en fait*,

(1) *Gaz. Pal.*, 1897, *Supplément I*.

(2) Nous pourrions encore citer : Trib. corr. Seine, 28 juin 1900 (*Gaz. Trib.*, 7 juill. 1900) ; — Orléans, 28 nov. 1899 (*Gaz. Pal.*, 10 déc. 1899) ; — Trib. civ. Seine, 1^{re} ch, 14 janv. 1901 (*Le Vélo*, 23 sept. 1901) ; — Trib. civ. Melun, 26 mars 1897 (*Gaz. Pal.*, 21 avr. 1897) ; — Trib. civ. Bourgoin, 31 mars 1897 ; — Trib. civ. Yvetot, 5 août 1896 et 28 mai 1897) ; — Trib. civ. Meaux, 30 oct. 1897.

au moment de l'accident. C'est ce qu'a décidé le tribunal civil de Laon (juin 1901) en disant que l'observation des règlements administratifs concernant l'automobilisme ne devait pas laisser le conducteur d'automobile indemne de toute poursuite si la vitesse est excessive. Les automobilistes doivent, en tout état de cause, rester maîtres de leur vitesse et même être en mesure d'arrêter instantanément leur voiture si cela est nécessaire.

C'est dans le même ordre d'idées que s'est exprimé le Tribunal civil de Montbéliard le 15 décembre 1899 (1) :

« Attendu, dit-il, qu'un accident d'automobile est survenu le 13 juin 1898 à Chaudenay (Haute-Marne) ; que la machine conduite par P... a été renversée et détériorée ; que P... a été relevé souffrant de lésions internes qui ont nécessité un traitement de plusieurs mois ; — que deux passants ont été atteints ;

« Attendu que, s'il n'existe aucune certitude quant aux circonstances et aux causes de l'accident, il est établi que P..., quoique passant devant une habitation, ayant devant lui un groupe de personnes et descendant une pente très accentuée, loin de modérer sa course était à une allure excessive, que l'automobile marchait très rapidement, tellement vite, qu'on pouvait à peine la suivre des yeux ;

« ... *Attendu que le fait de parcourir les routes de cette façon constitue par lui-même une imprudence, que l'emploi d'une pareille vitesse ne laisse pas aux gens et aux animaux le temps matériellement nécessaire pour*

(1) *Gaz. Pal.*, 1900, p. 86.

se garer et ne permet pas aux conducteurs de remarquer utilement et d'éviter l'obstacle, que son action précitée, pour échapper à la rencontre, occasionne une commotion brusque ou un écart violent ayant le plus souvent pour effet de projeter de côté, de retourner ou de renverser le véhicule dont l'équilibre se trouve détruit, que les événements se pressent dans un instant si court ; que les assistants n'ont pas eu la possibilité d'en percevoir la succession et sont incapables d'expliquer ensuite comment le résultat s'est produit ; — Qu'ainsi, dans la course, le blessé D... n'a pu personnellement se rendre compte de la façon dont il a été atteint ;

« Attendu que ceux qui se livrent sur la voie publique à une locomotion trop accélérée et de nature à entraîner les plus graves conséquences, le font à leurs risques et périls, et, alors qu'aucune autre faute n'est démontrée, encourent toute la responsabilité des accidents que peut déterminer leur passage.... :

« Par ces motifs,

« Condamne P... à payer, etc... ».

Il ne suffit pas à la victime ou à ses représentants de démontrer l'existence d'une faute, si minime soit-elle, ils doivent encore établir *le quantum des dommages-intérêts* qu'ils ont l'intention d'obtenir, les dommages-intérêts doivent nécessairement représenter la réparation matérielle du préjudice. Et, en effet, nous voyons tous les jugements chercher avec beaucoup de soins l'évaluation de ces dommages matériels.

Mais pour ceux qui estiment qu'à côté du préjudice matériel il existe un autre dommage à compenser : *le préjudice moral*, la jurisprudence n'est pas restée sans écho et certaines décisions ont donné une valeur pécuniaire à cette prétendue *res inestimabilis* que serait le préjudice moral.

Nous citerons notamment un arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux du 26 juin 1905 (1) :

« Attendu, décide l'arrêt de la Cour de Bordeaux, qu'on ne saurait sérieusement objecter à L..., le défaut d'intérêt résultant de ce que la victime était dans la misère et ne pouvait être par son travail d'aucune utilité à son mari ; que les magistrats ont à apprécier le préjudice moral comme le dommage pécuniaire et qu'on ne saurait prétendre à bon droit devant eux que la perte d'une ménagère bonne et dévouée, mais incapable de travailler, ne porte à son mari aucun préjudice ; que la circonstance que ce malheureux ménage était dans la misère est, au contraire, de nature à rendre plus sensible et plus cruelle pour le mari la perte de sa femme ;

Par ces motifs,

« Confirme, etc... ».

La Cour de Grenoble se prononce dans le même sens :

« Attendu, en ce qui concerne la réparation due à la

(1) *Journal des Assurances*, 1906, p. 89.

partie civile, est-il dit dans un arrêt du 18 novembre 1905 ci-dessus rapporté, qu'une des plus grandes tristesses que puisse susciter la répression de semblables accidents est de voir la facilité avec laquelle les auteurs responsables se croient libérés par un recours à une Compagnie d'assurances qui fait trop souvent soutenir, au nom de l'assuré, que tout se résume en paiement de quelques frais de médecin, d'inhumation et d'habits de deuil, sans qu'il y ait lieu de tenir compte de tout autre préjudice et notamment d'un préjudice moral, auquel on ne peut assigner aucun chiffre précis à raison même de son immensité ;

« Attendu qu'une semblable prétention, que B... a dû laisser soutenir en son nom, ne mérite pas de retenir l'attention de la justice : qu'à côté des frais purement matériels, dont le remboursement n'a pas été réellement refusé, il en est encore d'autres qui ne peuvent être négligés ; qu'on ne saurait, par exemple, refuser de tenir compte aux époux L..., des frais faits jusqu'à sa mort pour l'éducation et l'entretien de leur jeune enfant, non seulement en vue d'acquitter une obligation légale, mais encore avec l'espoir du secours qu'ils seraient eux-mêmes en droit d'attendre de lui dans leur vieillesse ; qu'on n'a pas songé à révoquer en doute le profond attachement que ses père et mère avaient pour Henri L..., et le trouble que sa mort a apporté dans sa famille ; qu'il serait d'ailleurs aussi injuste que contraire aux termes très généraux de l'art. 1382 du Code civil de ne tenir

aucun compte du préjudice moral éprouvé dans l'espèce, à raison de son étendue et de la difficulté de lui accorder une réparation suffisante ; que cet obstacle à une réparation en rapport avec ce préjudice enlève seulement à cette réparation le caractère d'un supplément de peine qualifiée d'amende civile ; mais qu'il n'empêche néanmoins, en aucune façon, qu'une douleur réelle et légitime ne concourt dans une limite fatalement réduite à l'évaluation de l'indemnité ;

« Attendu que le préjudice moral souffert par les époux L..., doit donc aussi bien que le préjudice matériel, être envisagé dans l'espèce avec une modération qui rende inaccessible toute pensée de lucre ou de spéculation ;

« Par ces motifs,

« Confirme, etc... ».

Le Tribunal civil de la Seine, par un jugement du 26 octobre 1905 (1) proclame également l'obligation pour l'automobiliste de réparer le préjudice moral dont il est l'auteur :

« Attendu, porte ce jugement, que S... est inculpé d'homicide par imprudence en vertu de l'art. 319 C. pénal, comme ayant, le 24 août dernier, à Saint-Ouen,

(1) V. *Gaz. Trib.*, 27 oct. 1905. On peut citer également comme admettant le principe de la réparation du préjudice moral, bien qu'il ne s'agisse pas toujours d'accidents d'automobile : Cass., 7 juill. 1847 ; D. P., 1847, 4, 48 ; — Cass., 18 mars 1853 ; D. P., 1853, 5, 167 ; — Nancy, 9 déc. 1876 ; D. P., 1879, 2, 47 ; — Lyon, 23 fév. 1901 (*Mon. jud. Lyon*, 26 juill. 1901) ; — Besançon, 27 déc. 1901 (*Gaz. Trib.*, 1901, 1^{er} semest., 2, 400).

causé la mort de la jeune G. N..., âgée de 12 ans, en la renversant sous le choc d'une voiture automobile ;

« Attendu que, dans l'intérêt de la défense des civilement responsables, on invoque contre l'allocation d'une indemnité sérieuse à la partie civile, le défaut de préjudice pécuniaire subi par le plaignant et la tendance actuelle d'un certain nombre de cours et de tribunaux à ne point admettre le préjudice moral comme cause d'indemnité ;

« Attendu que cette tendance ne saurait être approuvée ; qu'en effet, le législateur, dans l'art. 1382 C. civ., en disant que celui qui cause à autrui un dommage est tenu de le réparer, n'a point fait de distinction entre le préjudice pécuniaire et le préjudice moral, pourvu que la réalité du dommage soit reconnue ; que cette distinction, en réalité purement arbitraire, est d'ailleurs inexacte et incomplète, certains dommages ne pouvant être classés nettement ni dans l'une, ni dans l'autre de ces catégories ; qu'ainsi, la douleur qui cloue sur un lit pendant de longs mois la victime d'un accident grave, si on la considère en faisant abstraction de l'incapacité qui en résulte, est un dommage qu'on ne peut reconnaître ni comme purement pécuniaire, ni comme moral seulement et qui n'en est pas moins réel ;

« Par ces motifs, etc... ».

Toutefois la question de savoir s'il convient de tenir compte du préjudice moral, demeure vivement controversée en jurisprudence. C'est ainsi que, le 23 novembre

1904, le Tribunal civil de la Seine a jugé, que, « le préjudice moral, consistant dans le fait d'avoir été atteint dans son affection, ne peut, indépendamment d'un préjudice matériel, se prêter à une évaluation en argent, et ne saurait, par suite, permettre d'exercer utilement une action en dommages-intérêts contre l'auteur de l'accident ou le tiers civilement responsable (1).

Comme nous l'avons vu précédemment, la faute n'est pas toujours unilatérale. Bien des fois automobiliste et victime seront également en faute. Partageant la faute, ils devront aussi partager la responsabilité. Le nombre des décisions judiciaires relatives à la *faute commune* prouve combien ce cas est fréquent. C'est, par exemple, le tribunal correctionnel de Montmédy qui rend, à la date du 4 décembre 1903 (2), un jugement très intéressant dans cette question si fréquente en pratique où les chiens sont à la fois auteurs et victimes de l'accident. Un automobiliste avait écrasé un chien dans une rue de Montmédy :

« Attendu, dit le Tribunal, que, pour échapper à la condamnation requise, P... (l'automobiliste) excipe : 1° d'un arrêté pris par M. le Maire de Montmédy interdisant la divagation des chiens...; qu'en admettant même que le chien de chasse (chien en question) rentre dans la catégorie des chiens de grosse race dont la diva-

(1) V. *Journal des Assurances*, 1905, p. 283 et la note rappelant la jurisprudence.

(2) D , 1903, 2, 133.

gation est interdite, il ne s'ensuit pas que P... doive être relaxé des poursuites dirigées contre lui ;

« Attendu, en effet, que l'imprudence de la victime n'affranchit pas de toute responsabilité celui dont la faute a contribué à déterminer l'accident, qu'une telle imprudence a seulement pour effet d'atténuer la culpabilité de l'inculpé... ».

Le jugement rendu par la 11^e chambre correctionnelle du Tribunal de la Seine, en mars 1901 se réfère également à un cas de faute commune. Il s'agissait d'un accident survenu à un voyageur renversé par une automobile en descendant d'omnibus. L'automobiliste était en faute, car il avait passé près de l'omnibus sans avoir corné, mais le voyageur avait aussi commis une faute en s'engageant sur la chaussée sans avoir regardé autour de lui pour voir s'il ne venait pas de voitures (1).

Les jugements et arrêts font généralement application de ce principe qu'en cas de faute commune de l'auteur responsable d'un accident et de la victime de cet accident, il y a lieu de réduire le chiffre des dommages-intérêts. La Cour d'Amiens le décide ainsi par un arrêt du 27 juillet 1905 ainsi motivé :

« Considérant toutefois, qu'il est établi que M... a

(1) Nous pourrions encore citer : Lyon, 27 mars 1896 (*Gaz. Pal.*, 18-19 janv. 1897) ; — Trib. corr. du Havre, 3 déc. 1897 (*Rec. Trib. correct. du Havre*, 1897, 1^{re} partie 1900) ; — Trib. civ. Seine, 6^e ch., 23 janv. 1901 ; — Bruxelles, 3 déc. 1902 (*Journal La Loi*, 3 févr. 1903) ; — Trib. corr. Seine, 11^e ch., 26 août 1898.

suivi pendant un long espace la route qu'il traversait sans regarder si, derrière lui, il arrivait une voiture ; que la surdité dont il est atteint aurait dû lui faire prendre cette précaution ; qu'en négligeant de veiller sur lui-même, il a commis une grande imprudence, qui atténue dans une large mesure la responsabilité de D... et doit faire très sensiblement réduire les dommages-intérêts réclamés par M... » (1).

Telle est, d'ailleurs, la solution admise en principe par la Cour de cassation (2) toutes les fois qu'un accident est dû pour partie à une faute de la victime.

Enfin, l'accident d'automobile peut survenir *sans que l'automobiliste soit responsable*. N'étant pas en faute, il ne doit pas être condamné, et, si c'est la victime de l'accident qui en est la cause, c'est à cette victime qu'il appartient d'en assumer les conséquences (3).

(1) V. Sirey, 1906, 2, 270. — V.  galement : Lyon, 18 mai 1906 (*Mon. jud. Lyon*, n  du 26 juillet 1906) et Trib. paix Paris, 1 r juin 1906 dans *La Loi* du 2 juin 1906.

(2) V. Cass., 26 févr. 1903 ; S., 1904, 1, 459 et aussi Cass., 28 mars 1900 ; S., 1902, 1, 259.

(3) Entre autres décisions judiciaires, un jugement du tribunal civil de Melun (*Gaz. Pal.*, 1897, p. 584), résolu ainsi cette question. Un camion ayant serré contre le trottoir un bicycliste, celui-ci eut peur d'être renversé par le camion et, faisant un mouvement trop brusque, se jeta sur le trottoir, tomba et se blessa :

« Attendu, dit le jugement, qu'en admettant même que le camion n'ait pas atteint ou frôlé H... de manière à lui faire perdre l'équilibre, celui-ci se sentant serré entre une voiture marchant au trot et le trottoir, dans un espace qui n'a pas été supérieur à 1^m20..... ; qu'on comprend alors qu'il se soit rapproché du trottoir au point de le butter pour éviter la voiture, que dans l'un comme dans l'autre cas, le charretier du camion n'en est pas

Un arrêt de la Cour de Rouen, du 2 avril 1898, est dans le même sens (1) :

« Attendu qu'il est constant en fait que, le 26 juillet 1897, M... et B... se rendant ensemble de Saint-Germain-d'Etable à Dieppe dans un cabriolet attelé d'un cheval appartenant à B... et conduit par ce dernier, se trouvaient, vers 10 heures du matin, sur la route de grande communication n° 154, commune de Montigny, lorsqu'ils rencontrèrent la voiture automobile conduite par F... et venant en sens contraire ; qu'au moment où ces voitures se croisaient, le cheval de B..., par un mouvement brusque, se jeta sur le talus de la route ; que, par suite de la secousse, les harnais furent brisés, la voiture projetée de l'autre côté du talus et M... gravement blessé dans la chute ; que, quelque regrettable que puisse être cet accident, et sans méconnaître l'attention toute particulière qui s'imposait à F... dans la conduite et la manœuvre d'un véhicule de la nature de celui qu'il dirigeait, il ne saurait cependant encourir de responsabilité pénale qu'autant qu'il serait établi qu'il a commis une faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements et que cette faute est la cause génératrice et certaine de

moins responsable de l'accident comme ayant laissé un espace insuffisant à H... pour passer et contrevenant à l'arrêté du Préfet de Seine-et-Marne lequel fixe à 1^m50 l'espace utilisable qui doit être laissé par les conducteurs de voitures aux vélocipèdes qu'ils croisent..... » ;

« Condamne P... à payer, etc..... »

(1) D., 1899, 2, 295.

l'accident ayant déterminé les blessures en raison desquelles il est poursuivi ; qu'il n'est pas établi ni même articulé que le véhicule de F... produisait dans sa marche un bruit anormal, excessif, ni qu'il ne réunit pas toutes les conditions exigées par les règlements pour pouvoir librement circuler sur la voie publique ; qu'il n'est pas contesté que F... avait l'expérience et les connaissances voulues pour conduire cette voiture ;

« Attendu, d'autre part, qu'il est constant que la partie de la route où s'est produit l'accident est en ligne droite sur une grande longueur, sans pente sensible, et qu'il n'existe pas d'agglomération d'habitations ; que, de plus, il est établi qu'au moment de l'accident, il n'existait sur cette partie de la route aucun encombrement et qu'il paraît résulter des dépositions des témoins qu'il n'y avait pas alors d'autre voiture que celles de B... et de F... ; — Que ce dernier se trouvait dès lors dans les conditions requises par l'arrêté préfectoral pour pouvoir atteindre le maximum de vitesse permise, soit 20 kilom. à l'heure ; — Qu'il résulte nullement de l'enquête ni des pièces du procès qu'il ait dépassé ce maximum de vitesse... ; — Qu'au surplus rien n'établit que la frayeur du cheval de B... ait été causée par la vitesse de l'automobile plutôt que par tout autre motif... ; qu'il n'est donc pas établi que F... ait en quoi que ce soit commis une contravention aux règlements ni une faute ni une imprudence ayant un rapport direct avec l'accident qui a occasionné à M... les blessures motivant les pour-

suites ; — Qu'il ressort de l'ensemble des dépositions des témoins et des faits de la cause, que le cheval de B... a été sensiblement effrayé au moment du passage de l'automobile par une cause qu'il est impossible de déterminer d'une façon précise et dont F... ne saurait en aucune façon être déclaré responsable ; que, par suite, M... est mal fondé dans sa demande ;

« Par ces motifs,

« Réforme, etc... »

Cet arrêt fort intéressant pour le cas où il n'y a pas de faute de l'automobiliste l'est encore par ce fait qu'il résume toutes les espèces de faute que l'on peut reprocher au conducteur d'automobile. Il montre encore une autre nécessité où est la victime pour obtenir justice, celle de faire la preuve des différents dommages causés.

«... L'automobiliste, dit en effet l'arrêt, ne saurait cependant encourir de responsabilité pénale qu'autant qu'il serait *établi* qu'il a commis une faute personnelle par inadvertance, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements et que cette faute est la cause génératrice et certaine de l'accident. »

Il est parfois délicat de savoir à qui incombe la faute. Mais, si sévères que les tribunaux aient accoutumé de se montrer à l'égard des automobilistes, ils exigent cependant qu'une telle faute soit établie. Un taureau ayant été blessé par une automobile, dut être abattu ; sa

viande fut saisie, comme impropre à la consommation par suite de la fièvre consécutive à la blessure. Le gardien du troupeau, seul témoin de l'accident, prétendait que l'automobile, tenant le milieu de la chaussée, était lancé à une telle vitesse qu'il lui avait été impossible de ramener son troupeau et qu'après l'accident, l'automobile, sans s'arrêter, avait continué sa route. Cette déposition n'ayant point paru vraisemblable, car la violence du choc eût empêché certainement l'automobile de poursuivre sa route, le tribunal civil de la Seine rendit, à la date du 1^{er} février 1905, un jugement déclarant l'action mal fondée, aucune faute à la charge du propriétaire de l'automobile n'ayant été établie (1).

La Cour de cassation s'est prononcée, dans le même sens, par un arrêt du 25 juillet 1905 : le conducteur d'une motocyclette, bien que sachant que sa machine était défectueuse au point de vue de la vitesse, avait voulu passer devant un automobile, et celui-ci, en décrivant une courbe prononcée pour traverser un carrefour, avait heurté la motocyclette. La Cour de cassation, estimant que le conducteur de cette dernière était seul en faute, déclara qu'il devait supporter les conséquences de l'accident (2).

Les décisions concernant la *preuve nécessaire* sont nombreuses. Elles peuvent toutes se résumer dans le jugement du Tribunal de paix de Charenton du 26 sep-

(1) V. *Gaz. Trib.*, 6 avr. 1905.

(2) Cass., 25 juill. 1905 (*Pand. fr. pér.*, 1906, I, 301).

tembre 1906 (1), lequel dit en substance qu'il appartient à celui qui prétend avoir été blessé ou renversé par un automobile et qui réclame au propriétaire de la voiture une indemnité, d'établir la faute, la négligence de l'automobiliste. Si le demandeur ne peut fournir cette preuve, il doit être débouté de l'action qu'il intente (2).

Comme on peut en juger, les automobilistes, malgré l'imperfection du système de la faute, tombent encore assez souvent sous le coup de la loi. La moindre imprudence suffit pour les faire condamner et nous avons vu par certaines décisions jusqu'à quelle limite extrême les tribunaux avaient apprécié cette imprudence. D'ailleurs, d'après une statistique impartiale, faite par le Touring Club de France, de 1900 à 1906, 76 décisions ont été relevées. 15 ont été rendues en faveur des automobilistes et 61 contre eux. En 1906 on a relevé 43 décisions, 8 en faveur des automobilistes et 35 contre eux. Certains de ces jugements n'ont pas hésité à frapper de dommages-intérêts, parfois considérables, les auteurs d'accidents.

(1) D., 1907, 3, 6.

(2) Nous pourrions citer encore : Narbonne, 26 juin 1905 (*Petites Annales judiciaires du Cycle et de l'Automobile*, 1903).

Nous n'avons d'ailleurs noté dans cette étude de la jurisprudence que les solutions les plus intéressantes. Les arrêts et jugements rendus en cette matière sont légion. On peut, par exemple, citer entre autres :

J. paix Bordeaux, 26 juin 1905 ; D., 1906, 5, 6 ; — Nîmes, 26 mars 1906 ; D., 1906, 5, 49 ; — Trib. corr. Seine, 28 févr. 1906 ; D., 1906, 5, 64 ; — J. paix Liseux, 19 oct. 1905 ; D., 1906, 5, 56 ; — J. paix Quimper, 6 juin 1906 ; D., 1906, 5, 64 ; — Trib. civ. Toulouse, 17 janv. 1906 ; D., 1906, 5, 64 ; — Paris, 1^{er} févr. 1906 ; D., 1906, 5, 46.

CHAPITRE II

Cette législation est-elle suffisante ?

Comme nous venons de le démontrer, les deux propositions qui constituent la théorie de la faute reposent sur des principes d'une justice tellement indiscutable et d'une logique si parfaite que l'esprit humain les a introduites dans toutes les législations depuis les temps les plus anciens. Les Romains n'en connaissaient point d'autre et les rédacteurs du Code civil ne purent faire autrement que d'inscrire dans leur œuvre les principes consacrés à la fois par la tradition et par la raison. N'est-on pas, en effet, logiquement contraint d'admettre que celui qui use de son droit ne peut nuire à aucun de ses semblables et que c'est à l'individu qui prétend qu'un autre a outrepassé ce droit, lui causant de ce fait un préjudice, à prouver son accusation ? En réalité, l'application de cette législation aux automobiles donne d'ailleurs des résultats marquants, puisque, en six ans (1900 à 1906), sur 75 décisions rendues, 61 ont condamné les automobilistes.

Mais, malgré la logique incontestable de la théorie de

la faute, malgré les résultats appréciables qu'elle donne pratiquement, il faut reconnaître son insuffisance lorsqu'il s'agit de démontrer la matérialité d'un fait incriminé.

Cette démonstration peut, nous le savons, résulter quelquefois des indices restés apparents du fait en question. Ce sera, par exemple, la trace des roues sur le sol, les dégâts occasionnés à un arbre, à une clôture, à un champ. Mais, la plupart du temps, la seule façon possible de faire une démonstration sera la preuve par témoins.

Or, la preuve par témoins est la plus mauvaise, la plus notoirement insuffisante, quand il s'agit de prouver un fait quelconque et, plus particulièrement encore, quand on est dans la nécessité d'établir une responsabilité en matière d'accident.

Cette preuve est insuffisante, car il peut d'abord ne pas y avoir de témoins. Survenu dans une ville, l'accident a presque toujours des témoins; mais, à la campagne, sur la route, même en plein jour, il peut très bien se faire qu'il n'y ait, comme on dit, « personne sur la route », et nous verrons plus loin que c'est sur la route que les accidents d'automobiles sont les plus fréquents.

Comment la victime prouvera-t-elle alors la faute de l'automobiliste? On ne peut songer à appeler la victime à donner au Tribunal son témoignage, car on ne peut être en même temps témoin et partie dans un même procès.

Même dans le cas où il y aura eu des témoins, la preuve sera-t-elle meilleure ? Très souvent ils n'auront rien vu du tout, en ce sens qu'ils auront eu la perception d'un choc et qu'immédiatement après, les résultats de l'accident leur seront apparus. Il est, en effet, bien difficile de voir, dans un accident, s'il y a eu faute de l'automobiliste, faute de la victime ou faute commune. Supposons, par hypothèse, des gens prévenus, sachant qu'un accident va se produire et par conséquent fixant toute leur attention sur ce qui se passer. Ils ne pourraient, dans beaucoup de cas, attribuer d'une façon certaine à l'un ou à l'autre des acteurs la responsabilité de la faute. A plus forte raison, ceci doit se produire quand des gens, non prévenus, se promenant sur une route, voient inopinément l'accident et en sont les premiers surpris.

Admettons que les témoins ne puissent pas déclarer d'une façon catégorique qui a été en faute. Plusieurs hypothèses peuvent alors se présenter. Ou bien ces témoins sont de bonne foi, et déclarent sans ambages leur inaptitude absolue de dire où est la faute. Ou bien ils sont de parti pris : l'automobiliste, par esprit de corporation, déclarera le chauffeur innocent, le paysan rejettera toute la culpabilité sur l'automobiliste. Cette dernière hypothèse est malheureusement assez fréquente, car il y a une animosité évidente de la part de ceux qui ne se servent pas du nouveau moyen de locomotion, qui en sont les victimes, a-t-on dit, contre ceux qui en usent. Cette animosité a bien des causes. Dans le poing

levé du paysan vers l'automobiliste qui passe, il y a non seulement un geste de vengeance vers celui qui écrase ses animaux domestiques, qui jette la terreur dans son village et vient troubler sa tranquillité ; il y a surtout un geste de haine et d'envie vers celui qu'il suppose, à tort, être à coup sûr fort riche pour pouvoir se permettre ce genre de locomotion. Il arrive aussi très souvent que les témoins, effrayés de la perte de temps que va leur occasionner l'obligation d'être à la disposition de la justice, déclarent qu'ils n'ont rien vu et refusent de donner leur nom.

La preuve par témoins est donc bien précaire. Mais, hâtons-nous de le répéter, les automobilistes ne sont pas les seuls à jouir de l'impunité inhérente aux mauvaises conditions dans lesquelles s'administre la preuve par témoins. Les conducteurs de tous les véhicules jouissent aussi de cette impunité : même absence de témoins, mêmes difficultés pour reconnaître de quel côté est la faute, même animosité, même désir de ne pas témoigner.

Cependant, là où l'insuffisance de la législation actuelle se manifeste particulièrement, lorsqu'il s'agit de l'automobile, c'est dans le cas de l'accident anonyme, quand l'auteur de l'accident, profitant de la rapidité de sa voiture, s'enfuit, abandonnant sa victime sur la route. Bien que l'on puisse imaginer cette façon d'agir comme possible avec d'autres véhicules que les automobiles, véhicules qui n'offrent même pas toujours la faculté d'être identifiés au passage par la lecture de numéros et de lettres ;

bien que les exemples de fuite après l'accident se soient présentés fréquemment pour toute espèce de voitures, il faut néanmoins reconnaître que, chez les automobilistes, on rencontre plus souvent cette façon d'éviter toute responsabilité, car, grâce à la vitesse de sa voiture, le chauffeur qui s'enfuit est à peu près certain de ne pouvoir être reconnu et par conséquent de rester impuni.

Et, il faut bien l'avouer, la lecture quotidienne des journaux ne nous apprend que trop souvent des cas de fuite. La préfecture de police les estime à 25 %.

C'est tantôt un automobiliste grisé par la vitesse de sa voiture qui ne pense même pas à s'arrêter, tantôt un individu qui veut par ce moyen se soustraire lâchement aux suites de l'accident dont il est l'auteur, tantôt enfin le préposé du propriétaire, le mécanicien, qui promenant des amis personnels dans la voiture, à l'insu du maître, trouve dans la fuite, après l'accident, un moyen de rester impuni et de conserver sa place.

Cette façon d'agir a mérité à juste titre la réprobation unanime du public et de la plus grande majorité des automobilistes eux-mêmes. Ils sont les premiers à réclamer les peines les plus sévères contre ces individus qui, par leur insouciance et par leur mépris des règles les plus élémentaires de l'humanité, risquent d'attirer sur tous les sévérités d'une loi draconienne.

DEUXIÈME PARTIE

THÉORIES NOUVELLES DE LA RESPONSABILITÉ

CHAPITRE PREMIER

La théorie objective de la responsabilité.

La théorie de la faute est, nous l'avons vu, depuis longtemps battue en brèche. La nécessité où est le demandeur de prouver la faute de son adversaire, est une raison latente de son insuffisance. Les progrès constants de l'industrie, la substitution de l'action rapide et brutale de la machine à l'action lente et réfléchie de l'homme ont augmenté les chances d'accident, ou plutôt ont créé une catégorie d'accidents presque inconnus jusqu'alors : l'accident anonyme « c'est-à-dire celui dont la soudaineté rend la découverte du coupable impossible » (1).

(1) Josserand, *Responsabilité des choses inanimées*, p. 7.

Les éminents jurisconsultes qui ont blâmé la théorie de la faute ne se sont pas contentés de détruire cette conception de notre droit français, ils ont fait mieux ; à côté de la critique, ils ont su édifier une théorie nouvelle et depuis une douzaine d'années il se livre autour de la vieille *lex Aquilia*, un tournoi juridique dont nous voulons ici enregistrer les phases.

La préoccupation qui a guidé ces réformateurs et qui se retrouve chez chacun d'eux est d'enlever la charge de la preuve au demandeur. Pour arriver à ce résultat, ces juristes ont édifié la théorie objective de la responsabilité. Ce système se présente sous deux aspects différents : l'un, surtout doctrinal, qui supprime radicalement toute notion de faute ; l'autre, plutôt jurisprudentiel, qui consiste à présumer la faute.

I. — Exposé de la théorie objective.

La théorie objective de la responsabilité a été particulièrement étudiée et expliquée par deux éminents jurisconsultes MM. Saleilles et Josserand. M. Saleilles esquissa le premier ce système à propos du compte-rendu d'une thèse dans un article de *La Revue Bourguignonne de l'Enseignement supérieur* (1). Depuis, M. Saleilles, localisant plus spécialement son étude à la question des

1) Année 1894, p. 639 et s.

accidents du travail, a de nouveau exprimé ses idées dans un traité intitulé : *Les accidents du travail et la responsabilité civile* (1). La loi du 9 avril 1898 établissant le risque professionnel à propos de ces mêmes accidents et les nombreuses extensions législatives qui ont été données depuis à cette loi, ont couronné l'œuvre de M. Saleilles de l'approbation du législateur.

M. Josserand a examiné la question dans un rayon beaucoup plus étendu. Il a entrepris l'étude générale de la théorie objective et il l'a non seulement exposée dans un livre paru en 1897 : *De la responsabilité du fait des choses inanimées* (2), mais encore dans de nombreuses notes parues dans le *Recueil de Jurisprudence* de Dalloz sous des jugements et arrêts se rapportant à la théorie objective, notamment sous l'arrêt de la Cour de Chambéry du 12 juillet 1905.

SECTION I

LES PRÉCURSEURS DE LA THÉORIE OBJECTIVE

Si nous suivons la marche de l'évolution des partisans du système nouveau de l'ancienne théorie subjective à la théorie objective, nous verrons que, comme toute marche

(1) Rousseau, 1897.

(2) Rousseau, 1897.

en avant savamment combinée, celle-ci s'est faite lentement et progressivement.

La première amélioration que l'on ait apporté au système de l'art. 1382 se résume dans deux procédés imaginés l'un par la doctrine, l'autre par la jurisprudence ; celui de la doctrine consistait à étendre le principe de la responsabilité contractuelle au delà de ses limites traditionnelles ; celui de la jurisprudence, au contraire, généralisait la responsabilité édictée par l'art. 1386.

A. — Les auteurs

Tout d'abord certains jurisconsultes ont pensé pouvoir protéger suffisamment le demandeur en faisant sortir des limites où celle-ci était contenue jusqu'à présent, la notion de la responsabilité contractuelle. Les promoteurs de cette opinion furent en France M. Sauzet, et en Belgique M. Sainctelette (1). Partant de ce principe que les contrats en droit français sont tous de bonne foi et doivent être interprétés selon l'équité, les usages et la volonté des parties, ils concluent qu'il est à la fois juridique et logique de faire sortir plus d'obligations de la responsabilité contractuelle que l'on en fait ordinairement jaillir.

(1) Sauzet, *La Responsabilité des patrons vis-à-vis des ouvriers dans les accidents industriels* ; — Sainctelette, *De la Responsabilité et de la Garantie* (*Revue de Droit Belge*, 1888, p. 401. Pourvoi de M^{me} Vve de Sitter, *mémoire*, Bruxelles, 1888).

Il est aisé de démontrer combien cette extension serait facile. Par exemple, pour le contrat de transport, ne peut-on pas, d'après l'équité, faire sortir logiquement de la convention l'obligation pour la Compagnie de transporter sains et saufs les voyageurs. Il en est de même pour le contrat de travail : « Le patron, dit M. Sauzet, doit à chaque moment pouvoir le (l'ouvrier) restituer, le rendre à lui-même valide comme il l'a reçu » (1). Cette dernière question a perdu aujourd'hui de son importance pour les cas prévus par la loi du 9 avril 1898. Mais elle conserve toute sa valeur pour les hypothèses que cette loi ne prévoit pas.

L'accueil fait à cette idée par la jurisprudence a été mitigé. En Belgique elle fut d'abord admise (2) puis rejetée par la Cour de cassation en 1889 (arrêt de Sitter) en ce qui concerne le contrat de travail, et, en 1893, pour le contrat de transport.

En France, elle fut toujours repoussée par la Cour de cassation (10 novembre 1884 ; S., 85, 1, 129).

Le Tribunal de commerce de la Seine fit pendant longtemps un accueil favorable à cette idée nouvelle en ce qui concerne tout au moins le contrat de transport (3). Mais, comme les décisions étaient toujours repoussées

(1) Josserand, *op. cit.*, p. 23.

(2) Trib. civ. Bruxelles, 18 juin 1885 ; — Trib. comm. Bruxelles, 28 avr. 1885 ; S., 85, 4, 25 ; — Cour d'appel de Gand, 18 juill. 1887 ; S., 89, 4, 1 ; — C. cass., 8 janv. 1886 ; S., 86, 4, 25.

(3) V. *Le Droit* du 20 janv. 1895.

par la Cour de Paris (1), il abandonna définitivement sa thèse en 1895.

On voit tout de suite quel était l'avantage de ce système. Du moment que c'était la responsabilité contractuelle qui était en jeu et non la responsabilité délictuelle, la victime n'avait pas la charge de la preuve, c'était au contraire à la Compagnie de transport et au patron à démontrer leur non responsabilité.

On peut adresser à MM. Sauzet et Saintelette une critique sérieuse. Ils font dire aux contractants des choses auxquelles ceux-ci n'ont même pas pensé et auxquelles peut-être ils n'ont point pu penser ; c'est divinatoire et excessif selon l'expression de M. Josserand.

MM. Labbé, Chavegrin, et Esmein, ont cherché à corriger l'inconvénient de la théorie de M. Sauzet. Il ne nous semble pas nécessaire de rappeler ici les observations de MM. Labbé et Esmein (2). Elles se rapportent en effet au contrat de louage de services, et cette question est, comme nous le savons, généralement hors de discussion depuis la loi de 1898. L'observation de M. Chavegrin (3) est au contraire d'actualité, elle est faite à propos du contrat de transport. Le savant jurisconsulte distingue deux sortes d'accidents : d'une part l'accident où le voyageur a été un être inerte, incapable d'empêcher ce

(1) Arrêt du 27 juill. 1894 ; D., 95, 1, 63 ; 30 janv. 1895 ; D., 95, 2, 496 ; 10 fév. 1895 (*Le Droit* du 15 avr. 1895).

(2) S., 1889, 4, 2 pour M. Esmein, note sous Cass., S., 1897, 1, 17.

(3) Sous un arrêt de la Cour de Paris ; S., 96, 2, 225.

qui s'est produit : (par exemple en cas de déraillement) : alors le voyageur peut être traité comme un colis et la Compagnie doit être responsable comme elle est responsable de la perte ou de la détérioration d'un objet inanimé ; et d'autre part, l'accident où le voyageur a eu un libre arbitre, où son acte a été la cause du malheur arrivé ; ici, la responsabilité contractuelle ne peut exister, c'est l'art. 1382 qui rentre en scène.

Comme on peut en juger par ce savant raisonnement, M. Chavegrin évite l'objection que l'on a opposée à M. Sauzet, il ne fait prévoir à la Compagnie que ce que celle-ci était en mesure de supposer.

Il y a lieu de remarquer tout d'abord, que même dans ce système, la Compagnie a promis une surveillance attentive c'est-à-dire son fait. Or de ce qu'un accident se produit, il ne s'ensuit pas qu'elle ait manqué à ce devoir de surveillance. La victime serait donc obligée de fournir, même dans ce cas, une preuve qui serait peut-être moins difficile à faire que celle exigée par l'art. 1382, mais qui n'en constituerait pas moins une charge.

On fait ensuite à M. Chavegrin deux autres objections. On dit d'abord qu'il suppose un contrat. Que va-t-il alors survenir dans le cas où ce contrat n'existera pas ? Un omnibus verse, il blesse dans sa chute les personnes qui l'occupent ainsi que les passants qui se trouvent par hasard sur son passage. Les premières seront indemnisées sans avoir à faire de preuve, la Compagnie sera responsable de cet accident où les voyageurs ont été inertes

en vertu de la responsabilité contractuelle élargie. Mais les passants qui sont blessés comme les voyageurs, qui ont été comme ces derniers incapables d'empêcher l'accident, inertes comme eux, ne seront pas protégés par la responsabilité contractuelle, puisque, entre ceux-ci et la Compagnie de transports, aucune convention n'a été conclue ; ils doivent donc administrer la preuve d'une faute à la charge de la Compagnie en vertu de l'art. 1382. N'est-ce pas une flagrante injustice ?

En second lieu il est à craindre que les Compagnies de transports, qui sont de gros potentats dont on est forcé de subir les exigences, et même, d'une façon générale, que tous ceux qui seraient sous le coup de cette responsabilité, n'insèrent dans leurs contrats une clause de non responsabilité pour se mettre à couvert. Et cette clause ne tarderait pas à être de style. Les précautions prises par le législateur seraient une fois de plus devenues lettres mortes.

B. — Système de la jurisprudence.

Pour exonérer le demandeur de la charge de la preuve, la jurisprudence a pris une voie différente de celle suivie par la doctrine ; elle se fonde sur l'art. 1386. Cet article est, nous le savons, étranger à l'idée de faute ; le propriétaire d'un bâtiment qui s'écroule et qui blesse une personne dans sa chute, peut être condamné, sans qu'il

puisse exiger de la victime ou de ses représentants la preuve d'une faute commise par lui. Il suffit de démontrer un vice de construction ou le mauvais entretien de l'édifice. La jurisprudence a pensé pouvoir étendre l'art. 1386 à tous les cas où la théorie de la faute paraîtrait insuffisante ; cet article, dit-elle, contient un principe. Ce principe est que le propriétaire doit surveiller ses biens pour qu'ils ne causent point de dommages. Si l'art. 1386 ne parle que des bâtiments, c'est qu'il a simplement cité un exemple, il s'applique non seulement aux édifices, mais encore à toutes les choses inanimées appartenant au propriétaire. Des auteurs considérables sont partisans de cette manière de penser. Nous citerons entre autres Demolombe (1), Larombière (2), Labbé (3) Bourguignat (4).

La Cour de Paris, la première, rendit en 1877 un arrêt en ce sens (5). Il s'agissait dans cette espèce d'un arbre, qui dans sa chute avait blessé un individu. Bien que, pris à la lettre, l'art. 1386 ne s'appliquât pas en cette matière, la Cour estima qu'on pouvait en étendre la portée à ce cas (6).

(1) *Engagements*, n° 664.

(2) *Théorie des obligations*, t. V, *in fine*.

(3) S., 71, I, 9 ;

(4) S., 76, 2, 225.

(5) 20 août 1877 ; S., 78, 2, 48.

(6) « Considérant que la responsabilité établie par l'art. 1386 du Code civil « est attachée à la propriété comme sanction de la négligence et de l'incurie « du propriétaire lorsqu'il en est résulté un dommage pour les tiers ; que s'il « est responsable du dommage causé par la ruine de son bâtiment, lorsqu'elle

En 1887 (1) la Cour de cassation appliqua le même principe. Une machine avait fait explosion, une pièce de cette machine était venue frapper un pan de mur et avait amené la chute de ce mur. Un ouvrier fut blessé par cette chute. La Cour suprême estima qu'il y avait lieu d'appliquer l'art. 1386. Remarquons à ce sujet que la jurisprudence s'est servie de l'art. 1386 aussi bien entre personnes étrangères l'une à l'autre, qu'entre personnes ayant entre elles un lien contractuel, comme par exemple l'ouvrier et le patron.

Les partisans de la théorie objective estiment que l'on peut critiquer ces décisions de la jurisprudence au point de vue juridique et au point de vue pratique.

Au point de vue juridique, il semble difficile d'admettre que l'art. 1386 contienne un principe. Il est conçu dans un sens trop restreint et le mot bâtiment dont il use, ne donne pas lieu à une interprétation extensive. En outre, si on examine la structure générale du chapitre II du Code civil, on voit que l'article qui contient le principe est l'art. 1382 placé en tête du chapitre, conçu dans les termes les plus généraux, et non pas l'art. 1386, qui,

« est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction, il doit, par application du même principe, être responsable du « dommage causé à un tiers par la chute d'un arbre qui lui appartient lorsqu'elle est le résultat de la vétusté et de vices propres du tronc.... Que « l'existence du vice constaté suffit pour fonder la responsabilité du propriétaire, qu'il ne saurait en être exonéré, qu'en cas d'accident purement fortuit « ou de force majeure dont personne ne répond, etc... »

(1) 19 avr. 1887 ; S., 87, 1, 217.

situé dans une série de dispositions spéciales, contient une disposition particulière.

Enfin, pratiquement, si la victime n'a pas à démontrer la faute délictuelle, elle n'est pas pour cette raison débarrassée de toute espèce de preuve. Elle a quand même quelque chose à prouver : tantôt le mauvais entretien, tantôt le vice de construction. Or cette preuve sera quelquefois difficile. Par la violence de l'accident une voiture est brisée, comment pourra-t-on trouver la preuve du vice de construction de la voiture parmi tous les morceaux qui jonchent le sol ?

Les partisans de la théorie objective en concluent que le moyen employé par la jurisprudence, aussi bien que celui imaginé par la doctrine, ne sont que de simples palliatifs, des moyens précaires d'empêcher dans quelques cas déterminés l'injustice de la situation actuelle, mais absolument incapable de la bannir définitivement en tout état de cause.

SECTION II

THÉORIE OBJECTIVE DE LA RESPONSABILITÉ

Si l'on veut éviter cette injustice, il faut adopter la théorie objective, disent ses partisans. Le dommage causé par un objet doit être supporté par celui qui fait usage de cet objet, qui en profite, qui, par là, crée le risque, abstraction faite de toute idée de faute.

A. — Les Auteurs.

Nous voulons citer la définition même, que donne M. Josserand, de la théorie de la responsabilité objective. « Lorsqu'un dommage est véritablement causé par
« notre chose, nous sommes toujours et nécessairement
« tenus de le réparer, quand bien même on ne pourrait
« songer à nous reprocher aucun acte illicite, aucune
« omission coupable ; car, notre responsabilité puise sa
« source, non pas dans une faute délictuelle ou contrac-
« tuelle, mais bien dans la loi. Le demandeur en indemnité
« n'a donc qu'à administrer une preuve généralement toute
« faite, celle d'un rapport de cause à effet entre notre
« chose et le préjudice souffert ; c'est la théorie objective
« substituée à la théorie subjective » (1).

Comme on peut en juger, M. Josserand a donné là plus qu'une définition, il y a joint un exposé de motifs.

Dans la théorie de la faute, la charge de la preuve incombe à la victime. Aucun rapport n'unit l'auteur de l'accident et celle-ci ; étrangers l'un à l'autre, ils ne se doivent mutuellement aucune obligation. Une des deux parties prétend qu'une obligation incombe à l'autre, c'est bien à elle logiquement à en prouver l'existence. Dans la théorie objective, au contraire, c'est la chose

(1) Josserand, p. 53. C'est, en somme, la traduction en langage juridique de la maxime populaire « qui casse les verres, les paie. »

inanimée qui est responsable de l'accident qu'elle produit et par conséquent son propriétaire. Donc, que doit faire la victime ? Démontrer une faute ? Non pas. Elle doit simplement, pour arriver à recevoir une indemnité, établir que cette chose lui a causé un dommage ; preuve beaucoup plus facile. Le dommage établi, le propriétaire doit payer. La victime n'a pas à démontrer cet élément plus psychologique que juridique que constitue le fait fautif. On ne cherche pas si le propriétaire a eu tort ou raison, il paie, parce que sa responsabilité est établie d'une façon générale et légale par l'art. 1384, al. 1, C. civ., qui l'a rendu responsable, soit parce qu'il est propriétaire, soit parce qu'il est seul à tirer avantage et profit de sa chose. Cette façon de comprendre la charge de la preuve est la base fondamentale de la théorie objective.

Pour arriver à l'établir, ses partisans nient cette conception traditionnelle du chapitre II du Code civil qui voyait dans l'art. 1382, placé logiquement en tête du chapitre, un principe, et dans les art. 1383 et suivants, des applications ou des exceptions à ce principe, dont l'art. 1386 était l'ultime dérogation. Pour eux, l'art. 1382 est assez compréhensif, il n'a pas besoin d'être développé et le législateur eut commis une faute en le complétant, Mais, ajoutent les partisans de cette théorie nouvelle, il n'a point commis cette erreur et à côté du principe de l'art. 1382 il y en a un autre, celui de l'art. 1384, al. 1, et c'est ce dernier qui établit la responsabilité objective

du propriétaire de choses inanimées. Certaines dispositions du chapitre II seraient en effet incompréhensibles autrement : la responsabilité des maîtres et commettants par exemple. Ils sont en faute, dit-on, parce qu'ils ont fait un mauvais choix. Mais rien n'est plus contraire à la réalité ; il y a des cas où il n'y a pas mauvais choix de leur part. Tout le monde ne peut-il pas être trompé par les apparences et la bonne mine d'un subordonné qui se présente pour entrer en service ?

De même pour l'art. 1385, le propriétaire ou le gardien d'un animal est responsable parce qu'on suppose que si cet animal a occasionné des accidents, c'est que son maître a commis une faute en ne le surveillant pas. Mais, n'y a-t-il pas des cas où l'animal peut causer des préjudices, sans qu'il y ait faute du propriétaire ou du gardien ? Un cheval peut occasionner un accident impossible à prévoir, car la peur chez cet animal est particulièrement fréquente. Il est impossible de même de déclarer, en toute justice, que le maître est en faute quand le cheval s'emballe. Enfin, en ce qui concerne l'art. 1386, le propriétaire est responsable, dit-on, par le fait d'un vice de construction dans la maison. Mais n'y a-t-il pas des cas où le vice de construction ne sera pas visible ? Pourra-t-on dire alors que le propriétaire est en faute ? C'est à l'aide de ces arguments que les partisans de la théorie objective déclarent qu'il est impossible de comprendre tout le chapitre II avec la notion de la faute et qu'il faut expliquer ce qui serait incompréhensible

autrement, par une théorie différente dont le principe se trouverait dans l'art. 1384, al. 1.

La responsabilité du propriétaire de choses inanimées est donc, grâce à cette théorie, considérablement augmentée. Il semble bien que comme tempérament on aurait dû permettre au moins à ce propriétaire d'apporter la preuve contraire. Si M. Saleilles et d'autres auteurs ont pensé pouvoir accorder cette compensation, M. Josserand n'a point voulu l'accepter et a sacrifié à l'intérêt juridique de son système un léger palliatif qui l'eût peut-être rendu plus facilement acceptable en pratique. Le propriétaire ne peut se défendre, sa chose n'est plus qu'une charge capable seulement d'engager sa responsabilité et, c'est sur un argument de texte que l'on se fonde pour bannir la preuve contraire ; sur la similitude qui existe entre l'art. 1384 et l'art. 1385 dans le fond et dans la forme. Or, comme l'art. 1385 n'admet pas de preuve contraire, l'art. 1384 ne peut en tolérer.

B. — La Jurisprudence.

La théorie objective dont nous venons de faire une légère esquisse, a non seulement été approuvée par d'éminents jurisconsultes ; elle s'est encore imposée aux magistrats et aux législateurs. Si la Cour de cassation belge demeura toujours l'adversaire de la théorie nouvelle, la jurisprudence allemande la consacra en 1889 :

elle considéra le propriétaire comme le représentant légal de sa propriété vis-à-vis des tiers et le déclara civilement responsable vis-à-vis de ceux-ci, sans distinguer si l'objet de la propriété était un être animé ou une chose inanimée.

C'est surtout en France que nous verrons un grand nombre d'arrêts en ce sens. Certains ne présentent plus qu'un intérêt historique ; ils se rapportent, en effet, au contrat de louage de services ; or, cette question a été définitivement tranchée par la loi de 1898 et ses nombreuses extensions. Parmi ces derniers nous citerons un jugement du tribunal de Gien, du 26 avril 1888 (S., 90, 2, 14), qui déclare que dans l'impossibilité où est l'ouvrier de faire la preuve, il faut appliquer l'art. 1384, al. 1 ; une décision du Conseil d'Etat du 21 juin 1895 (S., 97, 2, 34) et un arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation, du 30 mars 1897, rendu à propos d'un matelot blessé par une explosion produite dans la chaudière du « Maréchal-Bugeaud. »

En dehors des affaires concernant ce que nous appelons aujourd'hui le risque professionnel, la liste des arrêts qui ont abandonné la théorie traditionnelle de la faute est longue (1).

(1) Trib. civ. Bourgoïn, 10 juin 1891 ; S., 96, 2, 293 ; — Trib. civ. Dijon, 26 déc. 1895 ; — Trib. civ. Lyon, 25 avr. 1899 ; — Trib. civ. Lyon, 15 nov. 1901 ; D., 1904, 2, 257 ; — Trib. civ. Bourges, 7 févr. 1893 (*La Loi* 23 avr. 1893) ; — Agen, 17 mars 1897 ; D., 1900, 2, 295) ; — Trib. civ. Seine, 28 janv. 1899 ; D., 1900, 2, 296 ; — Trib. civ. Mayenne, 2 mars 1899 ; D., 1900, 2, 296 ; — Bourges, 15 janv. 1906 ; D., 1906, 2, 249 ; — Trib. civ. Seine, 31 mars 1903, confirmé

Nous ferons observer que la plupart de ces arrêts se rapportent aux batteuses mécaniques et on peut même dire que la jurisprudence sur cette matière est définitivement fixée (1).

La lecture de cette jurisprudence est concluante, la théorie subjective paraît abandonnée ; l'arrêt de Lyon par exemple du 25 avril 1899 dit, sans ambages, que la responsabilité des dommages causés par les choses inanimées est régie, non par l'art. 1382, mais par l'art. 1384 et que la victime n'a pas à prouver de faute.

Il y a lieu cependant de remarquer qu'un seul arrêt consacre intégralement la théorie objective proprement dite, celui de la Cour de Chambéry du 11 juillet 1905. M. Josserand, dans une note sous cet arrêt, constate lui-même qu'il constitue la première décision qui ait appliqué sans réticences la théorie objective.

Ainsi s'exprime la Cour :

« Attendu qu'en se prévalant de l'art. 1384, les intimés ont juridiquement procédé ; qu'en effet ce texte

par un arrêt de cassation, le 8 mai 1906 ; D., 1906, 1, 457 ; — Trib. civ. Seine, 24 janv. 1906 ; D., 1907, 2, 17 ; — Rennes, 26 juill. 1906 ; D., 1907, 2, 17 ; — Chambéry, 11 juill. 1905 ; D., 1905, 2, 417.

(1) Parmi les arrêts précités, l'espèce en question était une batteuse dans le jugement du Tribunal de Dijon du 25 déc. 1895, dans le jugement du Tribunal de Bourges du 7 févr. 1895, dans celui d'Agen du 7 mars 1897, dans celui de Mayenne du 2 mars 1899, dans celui de Rennes du 26 juill. 1906, dans l'arrêt de Chambéry du 11 juill. 1905, dans le jugement du Tribunal de Bourges du 15 janv. 1906. Dans cette même période, 1895-1906, nous ne trouvons qu'un seul jugement ayant tranché la question dans le sens de la théorie subjective, celui de Rennes 1902.

« édicte contre les détenteurs la responsabilité des choses
« dont ils ont la garde sans se préoccuper de cette
« circonstance qu'ils ont ou n'ont pas pu empêcher les
« faits dont ils sont déclarés responsables ainsi que le
« législateur l'a décidé pour le père, la mère... ; Qu'il
« s'ensuit qu'en ce cas spécial la responsabilité n'est pas
« subordonnée à l'idée subjective de faute comme dans
« les art. 1382 et 1383, mais bien à l'idée objective de
« dommages... ; Qu'il y a lieu de reconnaître que,
« sainement compris, le point de vue auquel, selon nous,
« s'est placée la loi est conforme à la justice et à l'équité,
« puisque celui qui détient une chose et en tire avantage
« doit par suite d'une légitime réciprocité supporter les
« charges corrélatives à cet avantage... ; Qu'une théo-
« rie contraire, en cas de survenance d'accident, présen-
« terait le grave inconvénient de méconnaître les garan-
« ties de sécurité et de réparation auxquels dans une
« société bien organisée a droit la personne humaine. »

La plupart des autres décisions judiciaires, si elles répudient toutes la théorie traditionnelle de la faute, semblent quand même être enchaînées à ces vieux principes par une simple habitude. C'est ainsi que les tribunaux de Bourges, Agen et La Châtre substituent à la nécessité de la preuve de la faute une présomption de faute à la charge du propriétaire. Cette théorie de la présomption de la faute plus timide et moins logique que la théorie objective, aboutit en fait généralement à des résultats analogues.

Ainsi s'exprime le tribunal de La Châtre :

« Attendu que cette conception nouvelle (la théorie « objective) a inspiré certaines lois récentes... ; Qu'elle « n'a pas été dans la pensée du législateur de 1804, et « qu'il serait quelque peu arbitraire de vouloir la faire « entrer dans le cadre étroit d'un texte précis du « Code... ; Qu'il suffit pour légitimer la théorie qui « vient d'être exposée, de constater qu'elle peut s'appuyer « sur les dispositions des art. 1384 et 1385 fondées « d'après l'opinion générale sur une présomption de « faute de la personne déclarée responsable. »

Il est à supposer que cette théorie mi-partie objective et subjective est ou un essai ou une transition.

Dans l'un et l'autre cas elle disparaîtra et la jurisprudence, ou bien reviendra en arrière vers son point de départ : la théorie subjective ; ou bien, suivant l'exemple de la Cour de Chambéry, adoptera nettement la théorie objective.

Avant de clore cette courte étude jurisprudentielle, il y a lieu de remarquer, dès à présent, qu'aucune décision judiciaire, dans le sens de la théorie objective proprement dite ou dans celui de la faute présumée, n'a été rendue contre les automobilistes.

La théorie objective n'a pas seulement inspiré les magistrats, elle a été introduite aussi par le législateur dans nombre de lois, aussi bien à l'étranger qu'en France.

A l'étranger, la loi prussienne du 4 novembre 1838, la loi allemande du 7 juin 1871, la loi autrichienne du 5 mars 1867 appliquent la théorie objective dans certains cas particuliers (1).

En France, outre certaines applications qui se trouvaient déjà dans nos Codes comme l'art. 262, al. 1 C. comm., on peut citer en ce sens la loi du 8 juin 1895, sur la revision des procès criminels et correctionnels, la loi du 8 avril 1898 sur les accidents du travail, les nombreuses extensions qui ont été données à cette loi, en ce

(1) Sur la question seule de la responsabilité du patron en matière d'accidents du travail nous avons relevé les lois suivantes :

Allemagne... L. du 8 juill. 1884, complétée par les lois suivantes :

L. du 28 mai 1885 concernant les assurances accidents et maladie ;

L. du 5 mars 1886, relative aux entreprises agricoles ;

L. du 11 juill. 1886, relative aux entreprises de construction ;

L. du 17 juill. 1887, concernant les gens de mer ;

L. du 10 avr. 1892 ;

L. du 30 juin 1900.

Autriche..... L. du 28 juill. 1889 ;

L. du 18 mai 1894.

Belgique..... L. du 23 déc. 1903 (loi générale).

Danemark ... L. du 15 janv. 1898.

Espagne L. du 30 janv. 1900.

Finlande.... L. du 5 déc. 1895.

Angleterre... L. du 6 août 1897 (Workmen Compensation Act).

Grèce L. du 21 févr. 1901.

Italie..... L. du 17 mars 1898.

Grand-Duché de Luxembourg.. L. du 5 avril 1902.

Norvège L. du 23 juill. 1894.

Pays-Bas.... L. du 2 janv. 1901.

Russie..... L. du 2 juin 1903.

Suède..... L. du 22 avr. 1901.

Suisse..... L. du 1^{er} juill. 1875 (renversement de la preuve) ;

L. du 23 mars 1877 id.

L. du 26 avr. 1887 id.

Les accidents du travail, par E. Serro).

qui concerne les ouvriers agricoles blessés par des machines mues par des moteurs inanimés et les employés des diverses exploitations commerciales, par les lois du 30 juin 1899 et du 12 avril 1906 et, enfin, la loi sur l'assujettissement volontaire du 18 juillet 1907 (1). Cette dernière loi a été faite pour les cas non prévus par les lois de 1898, 1899 et 1906 (domestiques attachés à la personne, ouvriers agricoles dans certaines hypothèses) ; elle permet aux maîtres de placer leurs ouvriers, employés ou domestiques, sous le régime de la loi de 1898 par une simple déclaration à la mairie.

§ II. — Critique de la théorie objective.

Beaucoup de jurisconsultes ont reculé devant les formules hardies de la théorie objective. Il leur a semblé que l'idée de faute était en rapport nécessaire avec celle de justice et que la suppression de l'appréciation de la faute devait amener en même temps la destruction de toute bonne justice.

Ce que les partisans de la théorie objective semblent avoir ignoré, c'est qu'une chose est par elle-même incapable de nuire. Si elle a causé un préjudice, c'est par le fait de la personne qui avait sur elle une maîtrise. Dire qu'une chose inanimée est responsable, c'est

(1) *Journal officiel*, 21 juill. 1907.

émettre une contradiction, la responsabilité implique une action, un mouvement. Donc, en somme, on se trouve en présence de deux faits antagonistes. Celui de la victime et celui du propriétaire ou gardien de la chose inanimée. En toute justice, il semble bien qu'il soit impossible d'accuser avant tout examen le fait de l'un plutôt que celui de l'autre ; il faut chercher qui a causé l'accident pour savoir qui devra en supporter les conséquences. Mais il faut que le fait générateur de l'accident soit fautif, car si on ne va pas jusqu'à la notion de faute on condamne le fait en lui-même ; or le fait, c'est l'action, le mouvement qui est inhérent à la nature humaine ; le fait est en soi indifférent et ne peut être par lui-même fautif. Dire *a priori* que le fait du propriétaire est la cause du dommage, c'est, en outre, faire sortir la loi de ses limites, c'est créer une présomption légale sans texte.

S'il est évident que les progrès de l'industrie ont changé la nature des accidents, s'il est certain que la démonstration de la faute dans beaucoup de cas est difficile à faire et que l'on aboutit ainsi à ne pouvoir rendre la justice, il n'en est pas moins évident que la notion du risque, telle qu'on nous la propose, est profondément injuste, car on fait supporter le risque, tout le risque, à un seul individu : le propriétaire de la chose inanimée, soit parce qu'il crée le risque, soit parce qu'il est propriétaire, soit encore parce qu'il tire profit et avantage de sa propriété. Or ce sont là des affirmations

hâtives qui peuvent souvent être en contradiction avec les faits.

On ne peut pas dire d'abord que le propriétaire est l'auteur unique du risque, on peut tout au plus affirmer qu'il a contribué à le créer. Il est évident que le patron qui a la propriété de la machine dangereuse, qui prend des ouvriers pour la faire marcher ou pour utiliser sa marche, qui place journellement des hommes en contact avec elle, crée un risque ; mais l'ouvrier qui séjourne auprès de la machine, qui, habitué à elle, ne prend plus toutes les précautions possibles pour éviter un accident, crée aussi un risque, car s'il est certain que, s'il n'y avait pas de machines, il n'y aurait pas d'accidents, il est non moins évident que, s'il n'y avait pas d'ouvriers imprudents, il n'y aurait pas non plus d'accidents.

De même pour les batteuses à vapeur. Le propriétaire de la batteuse crée le risque, dit-on ; sa machine d'où les étincelles s'échappent à tout instant est un danger indéniable pour les meules de paille placées aux environs. Mais ne pourrait-on pas ajouter que le fermier contribue aussi de son côté à la création du risque en laissant installer la batteuse trop près de la meule de paille, ou bien même par la présence seule de cette meule de paille ?

Il en est de même encore pour le propriétaire d'automobile. Si on prétend qu'il crée un risque en lançant, comme disent les « autophobes », un monstre sur la route, le passant, le voiturier distrait ou qui dort dans

son véhicule tout imprégné encore de cette douce quiétude qui a régné sur les routes de France entre l'apparition des chemins de fer et celle des automobiles, et même le passant et le voiturier non distraits, par leur seule présence, n'entrent-ils pas aussi pour leur part dans la création du risque ?

On ne peut pas dire non plus que le propriétaire doit être responsable du risque parce qu'il est propriétaire, parce qu'il est, selon l'expression allemande, « le représentant de sa propriété ». Nous ne saurions trop protester contre cette raison aussi bien au point de vue moral qu'au point de vue juridique.

Au point de vue moral, car ceci rentre dans la campagne systématique que des politiciens à la recherche de popularité ont fait contre la propriété.

Au point de vue juridique, la formule de la théorie objective est trop absolue. Le propriétaire est responsable, dit-on, parce qu'il est propriétaire, parce qu'il est le représentant de la chose inanimée, parce qu'il en a la garde, parce qu'il a sur elle l'autorité nécessaire pour l'empêcher de nuire ; donc si elle a causé un dommage il ne l'a pas suffisamment surveillée ; il n'a pas fait ce qu'il devait faire. Mais alors, logiquement, par un raisonnement *a contrario*, on devrait décharger le propriétaire de toute responsabilité, s'il prouve qu'il a fait son possible pour empêcher le dommage ; si, par exemple, le propriétaire de la batteuse a prévenu le fermier du danger qu'il y avait à placer la machine trop près de la

meule et si, malgré cela, le fermier est passé outre ; si l'automobiliste a corné, crié, ralenti son allure, et si malgré cela le piéton distrait ou sourd s'est, en quelque sorte, jeté sous la voiture, dans ces cas-là, le propriétaire ne devrait plus être responsable. On devrait lui permettre au moins la preuve contraire. Or, sur ce point l'accord n'existe pas dans le camp des partisans de la théorie objective. Si M. Saleilles admet ce tempérament, M. Josserand le refuse formellement (1).

Fonde-t-on le risque sur le profit ? Là encore la théorie nous semble injuste. La propriété n'est pas, en effet, égoïste. Si elle donne à son maître la plus grande part de ses profits elle en laisse à tous des parcelles. Le propriétaire n'est pas le seul à tirer avantage de sa propriété. A combien d'autres gens en effet sera-t-elle aussi une occasion de bénéfices ? Combien d'individus, selon l'expression populaire « vivent de la bourse du propriétaire » ? Si l'industriel tire profit de sa machine, l'ouvrier qu'il emploie en retire aussi un avantage, ne serait-ce que la possibilité pour lui de travailler et de gagner un salaire. Si l'entrepreneur de battages qui est ordinairement un gagne-petit, tire profit de son industrie, le fermier, le propriétaire agricole plus riche, plus aisé, trouve aussi un avantage évident à faire de la sorte à bon compte sa récolte plutôt que d'être contraint d'acheter lui-même un instrument de battage. Il en est de même

(1) Josserand, *Responsabilité. Choses incriminées*, p. 90.

pour l'automobiliste. Il semble à première vue que celui-là seul tire profit exclusivement de sa machine, si on l'envisage par rapport aux tiers et nous entendrons par là, plus spécialement, les passants, les individus quelconques qui ne vivent pas directement de l'industrie automobile. Lorsqu'on approfondit la question et lorsqu'on songe à tout l'argent que l'automobile a fait gagner à la France et combien l'intérêt général a tiré profit de ce mode de locomotion, on est forcé d'admettre que même le passant, l'inconnu, qui n'est ni ouvrier dans une usine d'automobiles, ni vendeur, ni représentant de marques, tire profit aussi de la vaillante voiture si injustement attaquée.

Le risque est une notion complexe et comporte plusieurs sujets. Pourquoi en faire supporter la responsabilité à un seul ? Nous ne pouvons admettre cette façon de procéder. Que l'on ait créé pour certains cas spéciaux une loi particulière, comme l'est par exemple celle du 9 avril 1898, rien de plus compréhensible. Dans la question des accidents du travail, la situation faite à l'ouvrier avant la loi nouvelle était trop précaire. La Compagnie d'assurances, substituée en fait au patron, avait beau jeu avec les sommes considérables dont elle disposait, avec ses bureaux du contentieux fortement organisés, de vaincre l'ouvrier peu préparé à la lutte judiciaire et surtout incapable d'en supporter les frais. Elle arrivait dans la plupart des cas à démontrer qu'il y avait faute de l'ouvrier ou cas fortuit et son adversaire n'obtenait que

rarement justice. On pouvait dire que, dans ce cas exceptionnel, la société se trouvait engagée. Elle devait une réparation. En supprimant la démonstration de la faute la loi diminuait l'importance du débat judiciaire, et par conséquent coupait le mal dans sa racine. Mais il nous semble impossible de se servir du précédent établi par cette loi, commandée par des circonstances occasionnelles, pour bouleverser toute la théorie de la responsabilité. Et d'ailleurs, même dans cette hypothèse du risque professionnel, celui-ci n'est pas uniquement supporté par le patron, il est supporté en fait aussi par l'ouvrier que l'on peut considérer comme « l'auteur conjoint » du risque, en ce sens que l'accroissement des frais généraux résultant de l'assurance en fait obligatoire vis-à-vis des ouvriers, se manifeste pour ceux-ci par une diminution de salaire. En outre, le système de la loi du 9 avril 1898 est un système forfaitaire : l'ouvrier est toujours indemnisé (sauf le cas de faute volontaire) mais il n'est que partiellement indemnisé, il supporte donc une partie du risque.

Nous verrons au chapitre suivant si d'autres situations, prétendues aussi intéressantes que celle de l'ouvrier avant 1898, comme par exemple celle de la victime d'un accident d'automobile, méritent de même que le législateur s'écarte des règles traditionnellement observées.

Nous avons défini la faute au début de ce traité : « tout fait, toute négligence, toute imprudence, qui cause du tort à autrui, commis ou non avec intention de

nuire ». On peut faire entrer dans cette notion si vaste de la faute tous les cas possibles de responsabilité où une réparation s'impose.

Un examen approfondi des diverses hypothèses où la responsabilité est engagée, suffirait à démontrer la vérité de cette opinion. Une étude de la jurisprudence sur certains arrêts rendus dans le sens de la théorie objective, va nous montrer qu'on aurait pu les interpréter avec la théorie traditionnelle.

Une lessiveuse fait explosion (1), le propriétaire invoque le cas fortuit. Le Tribunal rejette cette hypothèse et constate lui-même que l'explosion a eu pour cause : « 1° Un défaut de solidité provenant des fissures anciennes de l'un des cadres ; 2° la mauvaise qualité des tôles malgré leur épaisseur ; 3° plusieurs vices constatés après l'explosion et l'assemblage défectueux des tôles ». Il semble pourtant bien qu'il eût été facile dans ce cas de trancher la question par l'application de l'art. 1382 au lieu de le faire par l'art. 1384, al. 1.

Il aurait pu en être de même pour cette autre espèce. Une personne reçoit dans la rue un pot de fleurs sur la tête (2) : Le Tribunal applique la théorie de l'art. 1384, al. 1. Ce qui prouve cependant qu'il aurait pu juger dans le sens de la théorie subjective, c'est qu'il cherche en quelque sorte à justifier sa décision par cette dernière : « Attendu que, dans l'espèce, dit-il, le vase n'est tombé

(1) Trib. de Riom, 25 mars 1903 : D., 1904, 2, 260.

(2) 28 janvier 1899 (Trib. civ. de la Seine ; D., 1900, 2, 289).

« que parce que il était mal assujetti et équilibré ». Il reconnaît donc l'existence d'une faute. Pourquoi alors ne pas appliquer l'art. 1382 ?

Il en est encore ainsi, par exemple, d'une armoire qui tombe et blesse une personne : Le jugement du Tribunal de la Seine du 11 mars 1903 applique l'art. 1384, tout en tenant grand compte dans ses motifs d'un fait qui constitue pourtant une faute : « Le pied de l'armoire était peu solide, dit-il, et l'armoire en plus n'était pas fixée au mur ».

Autre exemple : une enseigne fort lourde tombe sur la tête d'un passant et détermine sa mort, le Tribunal condamne le comité électoral, propriétaire de l'enseigne en cette qualité (1). Il applique donc l'art. 1384. Mais il donne, dans les motifs du jugement, comme raison de la chute de l'enseigne : « la façon défectueuse avec laquelle elle avait été assujettie », c'est-à-dire une faute.

Enfin dans la question même des batteuses, pour laquelle on ne sait pourquoi, une jurisprudence s'est établie dans le sens de l'art. 1384, nous pouvons démontrer que dans deux cas pris au hasard, l'art. 1382 eut pu trouver son application.

Une meule brûle par suite du voisinage d'une batteuse (1). Les magistrats appliquent l'art. 1384, mais reconnaissent cependant que la machine était placée à 0^m50 de la meule, trop près par conséquent, et que le

(1) Aix, 1^{er} juin 1904 ; D., 1904, 2, 263.

(1) Trib. Agen, 17 mars 1897 ; D., 1900, 2, 289.

charbon employé produisait de par sa nature de nombreuses étincelles, fait qui constitue, il nous semble, l'imprudence exigée par l'art. 1383.

Il en est de même pour l'arrêt de la Cour de Chambéry du 15 juillet 1901, arrêt très important pour la théorie objective, puisqu'il est le seul qui, selon M. Josserand lui-même, applique intégralement les principes de sa théorie. Cet arrêt aurait pu, d'après nous, se fonder sur l'art. 1382. Dans l'exposé de motifs, la Cour ne dit-elle pas : « qu'en effet, il résulte des documents versés
« aux débats que les appelants lors de l'acquisition de la
« locomobile, trois ans avant l'accident, n'avaient jamais
« employé de machine semblable ; qu'ils savaient que
« leur batteuse de construction déjà ancienne avait été
« fabriquée avec des matériaux de mauvaise qualité et
« avait reçu un choc violent dans une chute sur un talus ;
« qu'ils ne s'étaient même pas préoccupés des suites du
« procès engagé à cette occasion par leur vendeur et
« qu'enfin ils avaient omis de faire les déclarations pres-
« crites par les lois et règlements dans l'intérêt de la
« sécurité publique ».

Si nous abandonnons la jurisprudence des tribunaux ordinaires, pour examiner celle des tribunaux administratifs, nous voyons que la jurisprudence du Conseil d'Etat en matière de travaux publics, souvent citée comme argument en faveur de la théorie objective, peut fort bien s'expliquer par l'idée de faute. Le Conseil d'Etat décide qu'un particulier lésé dans ses droits ou dans ses

biens par des travaux publics, a droit à une indemnité sans avoir à prouver la faute de l'Etat. C'est, disent les partisans de la théorie objective, un cas de responsabilité sans faute. Mais, on (1) leur répond très justement qu'il y a là une faute. Si un individu est obligé de supporter certains inconvénients résultant du voisinage ou des travaux nécessaires à la communauté, il ne doit pas être victime de ces inconvénients lorsqu'ils deviennent excessifs, lorsqu'ils dépassent la mesure moyenne, car alors, ces faits deviennent *ipso facto* des fautes. C'est ce que le Conseil d'Etat a voulu déclarer en admettant *de plano* la demande en indemnité du propriétaire lésé.

Certes la notion de faute laisse impunis les cas fortuits et de force majeure. La théorie objective, au contraire, les atteint. Ne pouvant en attribuer la responsabilité ni à l'un ni à l'autre des antagonistes, cette théorie les met à la charge du propriétaire en s'abritant pour expliquer cette mesure derrière des arguments plus philosophiques que juridiques, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler dans ce paragraphe même. Cette conséquence de l'adoption de la théorie de la faute ne nous trouble guère. Nous reconnaissons que le cas fortuit et de force majeure n'est pas puni et nous approuvons ce résultat ; car autant il est injuste de laisser impunie une faute, autant il est juste de ne pas punir le cas fortuit dont personne ne peut être déclaré responsable. S'il en

(1) Planiol, *Revue critique de Droit et de Jurisprudence*, t. XXXV, 1906.

était autrement, ne pourrait-on pas dire « que le droit « cesserait d'être l'expression du bon sens et de la justice « et aboutirait à des énormités ». Si la montagne « Pelée était une propriété privée, aurait-on pu rendre « son propriétaire responsable de la catastrophe qui a « anéanti St-Pierre ? Evidemment non » (1).

La présence d'une faute est donc indispensable, et, qui plus est, cette faute doit être prouvée selon les termes du droit commun. Cette preuve n'est plus si difficile depuis qu'une loi spéciale est venue corriger une situation injuste, depuis que, par l'assistance judiciaire, le pauvre a devant la justice les mêmes prérogatives que l'homme fortuné.

D'un autre côté, présumer la faute est une théorie boiteuse, hybride, moitié subjective, moitié objective. De plus, il ne faut pas se laisser tromper par les mots : présumer la faute, c'est, en fait, l'imposer. Enfin, la présomption de faute est tout aussi bien que la véritable théorie objective contraire à l'art. 1382 qui est, comme nous l'avons dit bien des fois déjà, un principe de pure logique (2). Certes la théorie de la faute n'est pas exempte de tout reproche. Comme toute règle légale, elle aboutit, dans bien des cas, à des passe-droits, à des

(1) Planiol, *Revue critique*, t. XXXV, 1906.

(2) On a essayé aussi de corriger les inconvénients de la théorie de la faute à l'aide de la nouvelle conception de l'abus de droit. Nous renvoyons pour cela à la première partie de la thèse ou nous parlons de cette nouvelle conception.

injustices ; mais dans les créations de l'esprit humain, il ne faut pas chercher la perfection ; il suffit d'adopter une solution généralement équitable c'est le moyen le plus sûr de ne pas tomber, à force de recherches et de bouleversements de textes et de lois, dans la pire injustice : « Si l'on réussissait à rendre l'homme responsable des pertes et des dommages qu'il peut causer sans avoir commis de faute, on aboutirait à la plus criante des injustices ; on le condamnerait à la plus stupide immobilité, car il n'est peut-être pas un seul de ses actes, même inoffensif en apparence, qui ne puisse être ensuite pour quelqu'un l'origine d'un malheur. La vie humaine comporte toujours des risques (1).

(1) Planiol, *Revue critique*, t. XXXV, 1906.

CHAPITRE II

Application de cette théorie nouvelle aux automobiles.

Si nous avons adopté d'une façon générale la théorie objectice, celle-ci serait devenue pour nous le droit commun et embrasserait dans son vaste domaine tous les cas de responsabilité, y compris celui du propriétaire d'automobile en cas d'accident. La question qui nous intéresse se trouverait donc élucidée. Mais, nous avons rejeté cette théorie comme injuste et dangereuse, nous avons essayé de démontrer que, si le système de la faute n'était pas toujours à la hauteur de sa tâche, il avait tout au moins comme base une idée qui était à la fois l'expression de la justice et de la logique. Nous avons voulu faire comprendre que la théorie objectice, née du vague des textes du Code, dangereuse dans ses conséquences et reposant sur des bases impossibles à admettre, donnait comme remède aux quelques passe-droits résultant de la théorie de la faute, d'autres passe-droits et d'autres injustices beaucoup plus graves et, qui plus est, sciemment voulus et prévus.

Donc, si nous rejetons la théorie objective, le droit commun reste fixé par l'art. 1382 et, comme l'automobilisme n'a pas jusqu'à présent de législation civile spéciale, le maintien du statu quo dans le domaine de la responsabilité entraîne nécessairement avec lui le maintien du statu quo en matière de législation civile de l'automobilisme.

Mais alors, un autre problème se pose : certaines situations exceptionnelles doivent entraîner avec elles des lois exceptionnelles. Nous avons examiné et approuvé la loi spéciale intervenue en faveur des ouvriers à propos des accidents du travail et M. Planiol, le plus dévoué partisan de la théorie subjective, donne aussi son assentiment à cette innovation législative. Une règle n'empêche pas les exceptions. Ne pourrait-on pas raisonner de même pour l'automobilisme ? Si réellement ce mode de locomotion présente des inconvénients spéciaux, il est permis de se demander si le droit commun est suffisant et si une loi spéciale ne s'impose pas. On peut dire que la loi doit changer avec le progrès. Telle invention nouvelle, qui n'existait pas au moment où la loi a été promulguée, nécessite, par son apparition, une refonte complète des textes. Les rédacteurs du Code civil qui rédigèrent les art. 1382 et 1383 et à plus forte raison les Romains qui votèrent le plébiscite Aquilien vers les débuts du ^{vii}^e siècle avant J.-C. (1) n'ont pu

(1) Girard, *Manuel élém. de droit romain*, p. 409.

songer que leur loi serait applicable un jour à l'automobilisme (1). Le droit commun en cette matière, serait l'absence d'une législation appropriée : « Quand les
« automobilistes réclament la législation ordinaire, ce
« qu'ils ont en vue, c'est la continuation d'un état de
« choses dans lequel, en ce qui les concerne, il n'y a pas
« de législation du tout (2) ».

Cette opinion a été fréquemment émise. Nous la retrouvons sous la plume de M. Planiol lui-même. Le savant professeur, parlant de la jurisprudence administrative du Conseil d'Etat en matière de travaux publics, dit « que cette jurisprudence conduit à cette idée que
« toute création d'un risque excessif et nouveau qui
« dérange les conditions ordinaires de la vie est fautive
« par elle-même, étant interdite par la loi ». Et il ajoute en note : « Cette idée serait, je crois, applicable aux
« accidents d'automobile ; on crée artificiellement des
« vitesses auxquelles l'homme est incapable d'arriver
« par sa propre nature, et ces voitures, en circulant sur
« les voies accessibles à tous, détruisent les conditions
« antérieures et naturelles de la sécurité humaine. Les
« passants ne peuvent pas s'envoler devant elles comme
« des moineaux ». (3)

Cette idée a non seulement été conçue à titre d'opinion par des jurisconsultes éminents, elle s'est manifestée

(1) Voir en ce sens M. Ambroise Colin, *Bull. Soc. ét. législ.*, 1907, n° 4, p. 399.

(2) M. Ambroise Colin, *Bull. Soc. ét. législ.*, 1907, n° 4, p. 400.

(3) Planiol, *Revue critique*, t. XXXV, p. 86, 1906.

encore par des propositions de loi, par des travaux juridiques considérables, par des formations de société dont le but est d'arriver à ce résultat, enfin par des vœux nombreux émanant de différents conseils généraux.

Ce mouvement d'opinion n'a pas été particulier à la France. Les pays étrangers se sont préoccupés aussi de cette question. Le *Deutschen juristentag* en fit l'objet de ses discussions en 1902. Tout récemment le Gouvernement Impérial allemand a présenté au Reichstag une loi en ce sens. Nous retrouvons d'autres propositions en Belgique, en Suisse et en Autriche.

§ 1. — Travaux juridiques et propositions de lois en France

Les propositions de lois déposées en France en ce qui concerne l'automobilisme pendant ces dernières années, se réfèrent soit à sa législation pénale, soit à sa législation civile. Nous ne citerons ici les premières que pour les mentionner, la législation pénale de l'automobile sortant du cadre que nous nous sommes fixés dans cette étude. Il y a lieu cependant de remarquer que les unes et les autres ont pour but la diminution des accidents d'automobile.

La première proposition de loi que nous rencontrons est celle de M. Chastenet, déposée sur le bureau de la Chambre des députés, le 2 juillet 1906 (1).

(1) Ch. des dép., 2 juill. 1906, n° 74.

Elle crée le délit de fuite. Elle est ainsi conçue :

Proposition de loi :

ARTICLE UNIQUE. — « Tout conducteur d'un véhicule
« quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier, qui, à la
« suite d'un fait dommageable auquel il a concouru,
« aurait tenté d'échapper par la fuite à la responsabilité
« pénale ou à la responsabilité civile, sera puni de 6 jours
« à 2 mois de prison, ou d'une amende de 16 à 500 fr.
« Il ne pourra, quant à la peine, être fait application de
« l'art. 365 du C. Instr. crim. (non cumul des peines).
« Mais l'art. 463 du même Code pourra être appliqué
« (circonstances atténuantes) ». (1).

Cette proposition de loi avait déjà été présentée au Sénat le 28 mars 1902 dans des termes à peu près identiques et adoptée par lui. La différence qui existe entre l'ancien et le nouveau texte, consiste en ce que M. Chastenot disait en 1902 que : « Dans le cas où il y aurait
« lieu en outre à l'application des art. 319, 320 du C.
« pén., les pénalités encourues aux termes de ces articles seraient portées au double ». En outre, l'honorable sénateur ne réprimait les cas de fuite que dans les accidents occasionnés par contact. Ces dernières dispositions ont été supprimées dans la nouvelle rédaction.

Le 26 novembre 1906, une autre proposition de loi

(1) Exposé des motifs. *Lois nouvelles*, 15 janv. 1907, p. 40 et 41.

fut déposée sur le bureau de la Chambre des députés par MM. Maurice Raynaud et Jean Codet. D'après ces députés, le meilleur moyen d'empêcher les accidents d'automobile, c'est de donner aux automobilistes un frein moral qui consisterait à les menacer de les priver de leur plaisir ou de leur profession après un certain nombre d'accidents. Cette proposition de loi est en quelque sorte destinée à rendre effective l'art. 32 du décret du 10 mars 1899 qui permet de retirer le certificat de capacité après deux contraventions encourues dans l'année (1).

Une autre proposition de loi de MM. Jean Grillon, Mathis, comte d'Alsace prince d'Hénin, Schmidt, Gustave Chapuis, Fleurant, présentée devant la Chambre des députés le 12 novembre 1906 se fonde sur ce que « quotidiennement s'allonge la liste funèbre des victimes de l'imprudence ou de la maladresse des conducteurs d'automobile » et demande que l'on prononce la saisie et la vente des voitures en garantie de toutes condamnations pécuniaires prononcées contre l'auteur de l'accident, son commettant ou employeur.

C'est ainsi qu'est rédigé le texte de la proposition de loi :

ARTICLE UNIQUE. — « Toute voiture automobile ayant
« occasionné par la seule faute de son conducteur un
« accident mortel ou grave entraînant une infirmité per-
« manente, sera saisie d'autorité par la justice, le Tribu-

(1) Voir le texte de la loi dans le *J. off.* du 28 avr. 1907, Annexe, n° 470.

« nal en ordonnera la vente, le prix en sera affecté par
« privilège à la réparation de toute condamnation en
« dommages-intérêts au profit de la victime et garantira
« ensuite le paiement de tous frais de justice et d'amen-
« des encourues par l'auteur de l'accident, son commet-
« tant ou employeur, le tout sans préjudice des respon-
« sabilités pénales ou civiles de droit commun. »

Dans le domaine de la responsabilité civile, une seule proposition de loi a été déposée devant le Parlement, c'est la proposition de loi de MM. Bénard et Dauthy, du 5 décembre 1906 (1).

Proposition de loi

ARTICLE UNIQUE. — « L'art. 1386 du Code civil est
« modifié ainsi qu'il suit :

ART. 1386. — « Le propriétaire d'un bâtiment est res-
« ponsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle
« est arrivée par une suite du défaut d'entretien ou par
« le vice de sa construction.

« Le propriétaire d'un véhicule automobile, est dans
« tous les cas et indépendamment de toute faute per-
« sonnelle, responsable du dommage causé par son
« véhicule.

« La responsabilité ci-dessus a lieu à moins qu'il ne

(1) Chambre des députés, 5 déc. 1906, Annexe n° 522.

« prouve directement une faute lourde à la charge de la
« victime ».

MM. Bénard et Dauthy expliquent les raisons de cette proposition de loi dans leur exposé des motifs :

« Dans l'état actuel de la loi, disent-ils, la victime
« d'un accident d'automobile est obligée, pour obtenir la
« réparation du préjudice qui lui a été causé, de prouver
« la faute personnelle du propriétaire de l'automobile ou
« de son préposé, conformément aux art. 1382 et 1383
« du Code civil ; la charge de la preuve lui incombe ; et
« nous savons par expérience combien de malheureuses
« victimes succombent devant cette preuve si délicate.

« La modification que nous proposons d'apporter à
l'art. 1386 du C. civ. a pour but de déplacer le fardeau
de la preuve et d'établir une présomption de faute à la
charge du propriétaire de l'automobile. Cette présomp-
tion ne peut être assimilée à celle qu'établissent les art.
1384 et 1385 du C. civ. ; ni même à celle indiquée par
l'art. 1386 qui limite strictement la responsabilité du
propriétaire d'un bâtiment à deux circonstances particu-
lières et met à la charge du demandeur la preuve de
l'existence de ces circonstances.

Nous rattachons la présomption de faute que nous vou-
lons faire passer dans la loi à un risque permanent inhé-
rent à la propriété de certaines choses, à l'idée d'une
responsabilité générale quelque peu semblable à celle que

l'on retrouve dans la loi de 1898 et imposée à tout propriétaire d'un objet dont l'usage peut présenter des dangers. Les auteurs les plus modernes, M. Saleilles, par exemple, soutiennent franchement et sans réserve la responsabilité du dommage causé par la chose comme suite nécessaire du droit de propriété ; la jurisprudence a même fait en ce sens une évolution dont le terme semble marqué par un arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation du 16 juin 1896.

Quoi qu'il en soit, sans vouloir pour le moment généraliser cette théorie dont la hardiesse tend à modifier l'effet des cas fortuits ou de force majeure, nous avons voulu l'appliquer à une chose particulièrement dangereuse par son simple usage.

Le propriétaire de la voiture automobile ne pourra s'exonérer de sa responsabilité qu'à la condition de prouver directement une faute lourde à la charge de la victime. En demandant une preuve directe, nous avons voulu exiger rigoureusement la preuve précise d'un fait imputable à la victime et ne pas nous contenter qu'on fasse la preuve que toutes les précautions usitées dans les circonstances avaient été prises et qu'il s'agissait d'un cas fortuit.

En exigeant la preuve d'une faute lourde, nous n'avons pas entendu écarter d'une façon absolue la négligence ou l'imprudence qui en elles-mêmes peuvent constituer une faute lourde, mais dire qu'une simple négligence de la victime ne suffirait pas pour décharger le propriétaire

d'automobile de la responsabilité qui pèse sur lui ; nous avons pensé qu'une simple négligence au regard des dangers permanents que fait courir à la sécurité publique la circulation des automobiles, ne pouvait être considérée comme une faute ».

Comme on peut en juger, les honorables députés abandonnent la théorie subjective, mais n'acceptent pas d'une façon absolue la théorie objective de la responsabilité. Ils créent à la charge de l'automobiliste une présomption de faute qui aurait sa raison d'être dans un risque permanent inhérent à la propriété de certaines choses. C'est donc bien cette théorie boiteuse et peu claire de la faute présumée qu'ils entendent adopter. Le moyen dont ils veulent se servir pour arriver à ce résultat est d'ajouter un alinéa à l'art. 1386. Ce procédé, malgré les apparences et quoi qu'en disent MM. Besnard et Dauthy, n'a rien de semblable à celui préconisé jadis par la jurisprudence pour remédier à l'insuffisance de la théorie de la faute. Il est même difficile de comprendre pourquoi MM. Besnard et Dauthy ajoutent ce paragraphe à l'art. 1386, car il est absolument contraire au principe même de l'article : le texte du Code, en effet, est une exception à l'art. 1382 ; il dit en principe, que, quand un bâtiment tombe en ruine et blesse un individu dans sa chute, il suffit à celui-ci, pour obtenir réparation, de prouver seulement le mauvais entretien ou le vice de construction du bâtiment sans avoir à faire la preuve de la faute du propriétaire. Dans la tentative qu'elle fit pour

améliorer la théorie de la faute, la jurisprudence voulut étendre l'art. 1386 à tous les objets inanimés, essayant de démontrer qu'il y avait dans ce texte du Code un principe général où le bâtiment n'était cité qu'à titre d'exemple. Mais cette innovation ne changeait en rien l'idée maîtresse de l'art. 1386 que l'on peut ainsi caractériser : nécessité pour la victime de démontrer uniquement le mauvais entretien ou le vice de construction, et, cette preuve faite, responsabilité du propriétaire engagée, sans qu'il puisse s'en dégager par n'importe quelle espèce de preuve contraire. L'addition de MM. Besnard et Dauthy n'exigeant pour condamner le propriétaire d'automobile ni la preuve du mauvais entretien, ni celle du vice de construction, et permettant à ce même propriétaire de dégager sa responsabilité par la preuve d'une faute lourde est tout à fait étrangère à l'esprit de l'art. 1386 et aux idées émises par la jurisprudence dans la suite. Il est vrai que MM. Besnard et Dauthy se défendent dans leur exposé de motifs d'assimiler leur proposition de loi à l'art. 1386, mais alors on ne comprend plus du tout pourquoi ils en ont fait sciemment un alinéa de ce même article.

La question de la responsabilité civile du propriétaire d'automobile n'a pas seulement été agitée devant les Chambres, elle a encore fait l'objet de longues et savantes discussions dans le monde juridique. En janvier 1907, la Société des Etudes législatives, qui est, comme on le sait, toujours la première à se mettre au travail lorsqu'il

s'agit de faire avancer tout ce qui constitue notre patrimoine juridique dans la voie de la justice et du progrès, nomma une commission chargée d'élaborer un projet de loi contenant les réformes nécessaires à introduire dans la législation actuelle de la responsabilité civile du propriétaire d'automobile en cas d'accident. Cette commission était composée de MM. Barthélemy, Pierre Binet, Blaisot, Bléteau, Challamel, Ambroise Colin, Defert, Honnorat, Massigli, Piédelièvre, A. Le Poittevin, Saleilles, Souchon et Thaller.

A sa première séance, le 24 janvier 1907, la Commission nomma M. Defert président, MM. Pierre Binet et Blaisot, secrétaires. Après quelques réunions, un projet fut élaboré et M. Ambroise Colin fut chargé d'en présenter le rapport. Le 18 avril 1907, M. Ambroise Colin présenta son rapport devant les membres de la Société et devant de nombreuses personnalités de l'automobilisme, que leur compétence et leur haute autorité en cette matière avait désignées pour venir assister à la séance, nous citerons notamment MM. de Dion et Martin du Gard. Le rapport de M. Ambroise Colin peut s'analyser ainsi : une proposition de loi précédée d'un exposé de motifs et accompagnée d'une discussion qui sert à expliquer et à défendre les principaux articles. L'exposé de motifs et la discussion contiennent toutes les accusations que l'on peut porter contre la théorie de la faute appliquée aux automobilistes (1).

(1) Nous ne parlerons pas de ces accusations dans ce paragraphe qui est

La proposition de loi de M. Ambroise Colin est ainsi conçue :

ARTICLE PREMIER

Tout accident ou dommage accidentel occasionné par le fait d'un véhicule automobile circulant sur la voie publique donne droit au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité du préjudice matériel ou moral à la charge du propriétaire dudit véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute.

Le propriétaire du véhicule automobile peut se soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité en prouvant que l'accident ou le dommage a été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime.

ART. 2.

Dans le cas où des tiers seraient auteurs responsables de l'accident ou du dommage, le propriétaire peut exercer son recours contre eux conformément aux règles de droit commun.

Si l'accident ou le dommage est survenu durant que la voiture automobile était occupée par un locataire, le propriétaire peut exercer un recours contre ce dernier, dans les conditions de l'art. 1^{er}, dans le cas où le locataire conduisait lui-même ou faisait conduire par son préposé.

ART. 3.

A défaut de règlement de l'indemnité par le propriétaire ou par son assureur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré par les soins de la

destiné à exposer et non à discuter les travaux qui ont été faits pour appliquer les théories nouvelles de la responsabilité aux propriétaires d'automobiles. Nous avons encadré ce débat dans la discussion générale de la question qui va se trouver au paragraphe suivant. Les nombreuses citations que nous ferons à cette place du rapport de M. Ambroise Colin prouveront combien nous en avons tenu compte.

Caisse nationale des retraites pour la vieillesse au moyen d'un *Fonds spécial de garantie* dont elle assure la gestion (1).

ART. 4.

Le fonds spécial de garantie est constitué au moyen :

- 1° des amendes prononcées en vertu de l'art. 6 ;
- 2° d'une cotisation de cinquante francs versée par tout propriétaire de véhicule automobile lors de la délivrance du récépissé de déclaration ;
- 3° de centimes additionnels ajoutés au principal de la taxe des automobiles.

(1) Au cours de la discussion du budget de 1908 devant la Chambre des députés, MM. Messimy, Bérard, Maurice Colin et plusieurs autres de leurs collègues, déposèrent sous forme d'articles additionnels à la loi des Finances, un amendement qui fut disjoint par la Commission du budget. Ce texte est relatif à la création d'un fonds de garantie différant un peu de celui imaginé par la Commission de la *Société des Études législatives*.

Les accidents anonymes seraient indemnisés dans chaque département par une caisse dite : « Caisse de secours départementale », qui serait administrée par le Préfet sous la surveillance de la Commission départementale dont le Préfet serait obligé de suivre l'avis.

Cette caisse serait alimentée au moyen d'un droit proportionnel à la force du moteur qui serait de 8 fr. par cheval-vapeur. Des réductions de moitié seraient accordées pour les voitures industrielles et commerciales, pour celles dont la vitesse maxima serait inférieure à 30 kilom. à l'heure en palier. Seraient dispensées totalement de ce droit proportionnel, les voitures affectées à un service public ou à un service d'intérêt public.

On peut d'abord adresser à cette Caisse de secours les mêmes critiques que nous allons exposer pour le fonds de garantie imaginé par M. Ambroise Colin. On peut aussi lui faire d'autres reproches qui lui sont propres.

L'actif de ces caisses sera sans doute considérable dans certains départements, comme celui de la Seine, où le nombre des automobiles est très élevé et les accidents anonymes forts rares grâce à l'organisation de la police, mais il sera inférieur au passif dans d'autres départements où il y a peu d'automobilistes et où les accidents anonymes sont plus nombreux, soit à cause du manque de police, soit à cause de la présence dans ces départements de courses d'automobiles qui attirent beaucoup de monde et augmentent les dangers (V. à ce sujet : Dupuch, *Les accidents d'automobiles*, Kugelman, p. 36 et s.).

Le montant des centimes additionnels est déterminé chaque année par la loi des finances d'après le chiffre des indemnités versées l'année précédente par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

ART. 5.

La Caisse nationale des retraites pour la vieillesse exerce un recours contre les propriétaires responsables. En cas d'assurance sa créance est privilégiée sur l'indemnité due par l'assureur. Elle est également privilégiée sur l'indemnité due au propriétaire par un tiers responsable ou par le locataire du véhicule automobile.

ART. 6.

Le propriétaire, locataire ou occupant quelconque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu d'en faire la déclaration dans les 24 h. au maire de la commune sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit ou à celui du lieu de remise de l'automobile sous peine d'une amende de 16 à 300 fr.

La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses représentants.

Le maire délivre immédiatement un récépissé de la déclaration et dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé si possible à une enquête sommaire.

ART. 7.

Les articles précédents ne sont pas applicables aux accidents et dommages résultant de rencontres entre véhicules automobiles. La responsabilité relative à ces accidents et dommages est encourue conformément aux règles de droit commun.

ART. 8.

Le propriétaire, locataire ou occupant d'un véhicule automobile,

qui s'est enfui ou a tenté de s'enfuir après avoir occasionné un accident, est puni des peines des art. 319 et 320 du Code pénal sous réserve de l'application de l'art. 463 du même Code.

ART. 9.

La législation sur la responsabilité des accidents du travail est étendue aux accidents survenus aux serviteurs à gages employés à la conduite, à la garde ou à l'entretien des véhicules automobiles.

ART. 10.

La présente loi sera applicable immédiatement après la publication officielle du règlement d'administration publique qui devra déterminer les détails de son fonctionnement et le montant des centimes additionnels à percevoir la première année pour le fonds de garantie.

Ce règlement devra être rendu dans le délai de trois mois.

Comme on peut en juger, il y a dans cette proposition deux idées maîtresses : celle de l'art. 1, et celle des art. 3 et 4. Ces deux derniers textes créent un fonds de garantie. Nous aurons l'occasion de parler et de discuter plus loin cette dernière question.

Le texte, qui contient le principe servant de base à cette proposition de loi, qui est en réalité toute la proposition de loi, est l'art. 1, ainsi conçu :

« Tout accident ou dommage accidentel occasionné
 « par le fait d'un véhicule automobile, circulant sur la
 « voie publique, donne droit, au profit de la victime ou
 « de ses représentants, à une indemnité du préjudice ma-

« tériel ou moral à la charge du propriétaire dudit
« véhicule, sans qu'il soit besoin de démontrer qu'il ait
« commis aucune faute.

« Le propriétaire du véhicule automobile peut se
« soustraire au paiement total ou partiel de l'indemnité,
« en prouvant que l'accident ou le dommage a été
« provoqué ou aggravé par une faute grave de la
« victime ».

M. Ambroise Colin ne cache pas qu'il était partisan de l'application intégrale de la théorie du risque aux automobilistes : « Le système du *risque*, dit le savant professeur, « est celui qui se présentait le plus naturellement à « l'esprit. C'est vers ce système que s'orientent la doctrine la plus progressive et la législation la plus « récente, représentée par la loi de 1898..... Lorsqu'un « accident se produit causé par l'automobile..... si l'on « se place sur le terrain *civil*, le conflit est entre deux « patrimoines, celui de la victime et celui de l'auteur de « l'accident... Or, le doute peut-il être possible ? Celui des « deux adversaires qui doit payer, n'est-ce pas celui qui « a introduit dans la circulation un engin périlleux « (l'expérience l'a trop prouvé) et qui retire de cet « engin du profit ou du plaisir..... »

Mais, des divergences de vues s'étant fait sentir au sein de la Commission, certains membres n'ayant pas

caché leur hostilité pour le système du risque et leur tendance à s'attacher plus spécialement à celui de l'interversion de la preuve, on adopta en définitive « ce texte transactionnel » de l'art. 1 qui permettait d'une part à l'automobiliste de se décharger de la responsabilité qui lui incombait en prouvant la faute grave de la victime, idée empruntée à la théorie de l'interversion de la preuve, mais qui empêchait d'autre part l'automobiliste de se disculper par la démonstration du cas fortuit ou de force majeure, idée empruntée à la théorie du risque.

La proposition de loi de la *Société des Etudes législatives* tend donc fortement vers le système du risque, sans pourtant l'adopter intégralement.

Remarquons dès maintenant que, même au sein de la Commission, il ne s'est pas trouvé une majorité pour adopter cette théorie du risque d'une nature exceptionnelle et si grave dans ses conséquences.

L'infatigable ardeur de M. Ambroise Colin ne s'est pas arrêtée là. Quelques mois plus tard, le distingué professeur fonda une Société (1) chargée de réprimer les excès de

(1) Le but de cette Société est clairement défini par l'art. 2 des statuts :

ART. 2. — La Société protectrice a pour but de protéger la sécurité des citoyens et leurs propriétés contre les excès de l'automobilisme.

Dans ce but elle se propose particulièrement :

1° De soutenir et de propager par tous les moyens légaux un mouvement d'opinion tendant à obtenir des Pouvoirs publics l'application et l'amélioration des règlements relatifs à la circulation des automobiles, ainsi que les réformes législatives propres à rendre plus efficace la responsabilité des auteurs d'accidents et de dommages et à assurer la réparation des accidents anonymes ;

l'automobilisme, Société dont il fut nommé Président. Cette association n'est pas restée inactive ; tout récemment elle a manifesté son activité par des conférences elle stimule en outre le zèle des agents chargés d'appliquer les règlements, aux automobilistes notamment, en s'engageant à décerner des médailles aux gardes champêtres qui auraient fait le plus grand nombre de procès.

Grâce à l'initiative de cette société, les conseils généraux ont été consultés officieusement, lors de leur session d'août 1907, sur la nécessité de modifier la législation en ce qui concerne les automobilistes. Si beaucoup d'entre eux ont déclaré qu'il fallait modifier le *statu quo*, on a pu remarquer une grande divergence d'opinions dans le choix de la nouvelle législation à intervenir.

Enfin, nous apprenons que M. Ambroise Colin, continuant son rôle de propagandiste, se prépare à faire de nouvelles conférences sur la question de l'automobilisme. La première a eu lieu le 21 novembre 1907 à l'Université populaire, faubourg Saint-Antoine (1).

2° D'organiser sur tous les points du territoire un pétitionnement adressé aux Chambres et réclamant les mesures ci-dessus ;

3° De provoquer dans le même sens des vœux de conseils généraux et de conseils municipaux ;

4° D'apporter un appui moral et si possible matériel avec tous les conseils utiles aux victimes d'accidents ou dommages causés par les automobiles, afin de leur faire obtenir en justice les réparations auxquelles elles auraient droit.

(1) Au cours de la discussion du budget de 1908, trois articles additionnels à la loi des finances (art. 11, 12, 13) ont été proposés par MM. Messimy, Bérard, Maurice Colin, etc., l'un est relatif à la répression de l'usage du faux numéro ; l'autre crée des caisses départementales de secours pour les victimes des acci-

§. II. — Travaux juridiques et propositions de lois dans ce sens en Allemagne, en Belgique, en Suisse et en Autriche.

Ce n'est pas seulement en France que s'est manifestée cette tendance d'esprit contre l'automobilisme. Les pays étrangers ont aussi soulevé la question de savoir s'il fallait ou non une législation spéciale. Ce fut en Allemagne, en Belgique, en Suisse et en Autriche que l'on s'occupa avec le plus d'activité de ce problème.

ALLEMAGNE

La *Deutschen Juristentag* (D. J. T.) mit cette matière à l'ordre du jour de ses discussions en 1902.

Quelques mots nous semblent ici nécessaires, pour expliquer le fonctionnement de cette assemblée de juriconsultes.

En Allemagne, chaque profession tient périodiquement ses assises. Ces réunions ont une double utilité : les membres de chaque profession arrivent ainsi à se con-

dents anonymes, le troisième enfin institue un casier central automobiliste. La Commission du budget disjoignit l'art. 12 et adopta les art. 11 et 13. Le 8 décembre, M. Barthou, Ministre des Travaux publics, demanda à la Chambre d'ajourner l'adoption des articles sus-nommés afin d'y apporter certaines corrections et s'engagea à déposer en janvier 1903 un projet de loi sur la question de la législation de l'automobile. Il manifesta en outre l'intention d'ordonner certaines mesures de répression pénale par voie réglementaire avant cette époque.

naître et, en outre, par un échange de vue et un travail commun ils font faire des progrès considérables aux travaux qui les occupent. Le Congrès des jurisconsultes (D. J. T.) fut créé par l'initiative de la Société juridique de Berlin et, lors de sa première réunion, le 27 août 1860, plus de 700 jurisconsultes se trouvèrent réunis. En dehors des assemblées, qui doivent être convoquées au moins tous les deux ans, une délégation permanente, dont les membres sont choisis parmi les congressistes, est chargée non seulement de ce que nous pourrions appeler la partie administrative du congrès, mais doit encore préparer les questions à discuter. Le congrès lui-même est divisé en quatre sections qui ont chacune leur domaine d'études délimité.

Première section : Questions de droit civil, questions relatives aux études universitaires et aux stages des juristes (*verbereitungsdients*).

Deuxième section : droit commerciel, droit maritime, droit international.

Troisième section : droit pénal, procédure criminelle, questions pénitentiaires.

Quatrième section : organisation judiciaire, procédure civile.

Le Congrès peut être composé de tous les jurisconsultes qui habitent un pays de langue allemande ; c'est pourquoi, à côté des jurisconsultes qui sont purement allemands d'origine, nous trouvons des juristes suisses ou autrichiens. C'est ce qui explique aussi pourquoi le

Congrès s'est tenu quelquefois en dehors de l'Allemagne, à Salzburg en Autriche notamment. Le D. J. T. est donc tout particulièrement remarquable par son admirable organisation.

Le 26^e congrès eut lieu à Berlin, le 9 septembre 1902, sous la présidence de M. Brünner. Entre autres questions à l'ordre du jour se trouvait la suivante :

« Y a-t-il lieu et dans quelle mesure y a-t-il lieu,
« d'aggraver, par rapport aux automobilistes, les règles
« du droit commun sur la responsabilité en matière
« d'accident ? »

M. Hilse, professeur à l'Université de Berlin, avait rédigé à ce sujet une consultation. M. Eger, Conseiller du Gouvernement à Berlin et M. Vassen, avocat à Cologne, avaient fait des rapports sur la question. En Allemagne comme en France, les automobilistes sont sous le régime du droit commun en ce qui concerne leur responsabilité civile, et ce droit commun est basé sur la théorie de la faute (1). On peut donc reproduire ici les critiques déjà exposées, sur l'insuffisance de ce régime légal. L'avis presque unanime du Congrès, sauf celui de M. Vassen, qui était partisan du *statu quo*, a été qu'il

(1) Ce droit commun est exposé dans l'art. 823 du Code civil allemand.
Art. 823 : « Celui qui porte atteinte volontairement ou involontairement à la
« vie, au corps, à la santé, à la liberté, à la propriété d'un tiers, doit le
« dédommager du préjudice ainsi causé. La même obligation s'applique à
« celui qui viole une autre loi ayant un autre but en portant préjudice à un
« tiers. » (Communication faite par le Kaiserlicher-Automobil-Club à la Cham-
bre syndicale de l'Automobile).

fallait abandonner ici le droit commun et avoir une législation spéciale. Les exceptions au droit commun sous forme de législation spéciale sont déjà nombreuses dans le droit allemand. On peut citer l'art. 822 du Code civil relatif aux conducteurs d'animaux, les lois sur les accidents du travail dans les mines, carrières et fabriques et enfin les lois sur les accidents de chemins de fer. Donc une législation particulière pour l'automobile n'aurait pas été une nouveauté juridique.

Mais ces différentes lois exceptionnelles ne consacrent pas toutes le même principe de responsabilité ; chacune comporte un système qui lui est propre. Ce qui devenait donc embarrassant, c'était de choisir celui qu'on appliquerait aux automobilistes.

Attiré par les grandes analogies qui existent entre les chemins de fer et les automobiles, le Congrès choisit le système de responsabilité appliqué aux chemins de fer, tel qu'il est énoncé dans les § 1, 3, 4 et 10 de la loi d'Empire du 7 juin 1871 et par le § 23 de la loi prussienne du 3 novembre 1838. Cette responsabilité peut se formuler ainsi. L'Etat, lorsqu'il exploite, ou la Compagnie, sont responsables du dommage causé aux personnes et aux choses, par leur exploitation, sans qu'il y ait besoin pour la victime de démontrer une faute, sauf à l'Etat ou à la Compagnie à prouver le cas fortuit ou de force majeure ; c'est à peu près ce que nous appelons en droit français le principe de l'interversion de la preuve. Appliqué aux automobiles ce principe de responsabilité entraînerait les conséquences suivantes.

L'automobiliste serait responsable, à moins qu'il n'y ait cas fortuit ou de force majeure et sans qu'il y ait besoin pour la victime de démontrer une faute.

Ce qui préoccupait aussi les jurisconsultes, en dehors du principe même de la responsabilité civile, c'était d'assurer à la victime le paiement intégral du dommage, même en cas d'insolvabilité du conducteur d'automobile. Pour remédier à cela, le Congrès imagina de grouper tous les automobilistes dans des corporations obligatoires, semblables à celles qui existent déjà pour garantir l'application des lois sur l'assurance contre les accidents professionnels. Ces corporations auraient été déclarées civilement responsables des accidents survenus (1).

Cette idée de réunion en corporation est due à M. Pappenhein, professeur à l'Université de Kiel. Ce qui préoccupait ce savant jurisconsulte c'était la difficulté de la preuve dans la législation de la faute. Et pour corriger ce défaut il avait imaginé cette corporation obligatoire des automobilistes. De la sorte, en cas d'accident, la victime n'aurait à prouver non pas une faute, mais simplement le dommage subi, la corporation paierait et aurait ensuite une action contre l'auteur de l'accident pour se faire rembourser, mais à charge pour elle de prouver la faute de l'automobiliste.

Le Congrès, sans méconnaître la haute valeur des idées de M. Pappenhein, ne voulut pas entrer dans ces

(1) M. Ambroise Colin a eu une pensée analogue avec le fond de garantie, qu'il préconise dans sa proposition de loi.

détails et adopta seulement l'idée de corporation obligatoire.

Les idées émises par le D. J. T. (1), ne sont pas restées lettre morte, car en 1906 une proposition de loi a été faite au Reichstag, dans le but, d'appliquer aux automobiles la législation des chemins de fer. Ces travaux parlementaires ont été interrompus alors par la dissolution du Parlement allemand.

Depuis, les travaux ont été repris, et le projet de loi ne va pas tarder à être voté.

PROJET ALLEMAND (2)

§ 1^{er}

Si par suite de l'emploi d'une automobile un homme est tué ou blessé ou une chose endommagée, l'entrepreneur (*Betriebsunternehmer*) est obligé de réparer le dommage qui en résulte. Constituent des automobiles au sens de cette loi les voitures ou véhicules qui peuvent être mis en mouvement par une force de traction élémentaire sans être obligés de rouler sur rails.

L'obligation d'indemnité est exclue lorsque l'accident a été causé par force majeure ou par la propre faute de la victime. En cas de

(1) Nous avons puisé ces renseignements dans l'article de M. Duquesne, professeur à l'Université de Grenoble (*Bull. Soc. d'Et. législ.*, année 1902, p. 472 et s.).

(2) Le texte donné ci-dessus est celui adopté par la Commission du Reichstag. Les paragraphes ou alinéas marqués d'un astérisque sont ceux ajoutés au projet du Gouvernement.

dommage causé à une chose, la faute de celui qui exerce le pouvoir de fait sur la chose est assimilée à la faute de la victime.

§ 2

Dans l'hypothèse de mort, les dommages-interêts comprennent l'indemnité des frais faits en vue de la guérison comme aussi la réparation du préjudice pécuniaire que le défunt a souffert par le fait que, pendant sa maladie, sa capacité de travail avait été amoindrie ou même supprimée ou encore que ses besoins avaient augmenté. Le débiteur d'indemnité doit rembourser les frais d'enterrement à la personne à qui incombe l'obligation de supporter ces frais.

Si le défunt, au moment de l'accident, se trouvait placé vis-à-vis d'un tiers dans un rapport tel qu'il fût en vertu de la loi obligé d'entretenir ce tiers ou pût devenir obligé de l'entretenir et que le tiers, par le fait de l'accident, perde sa créance d'aliments, le débiteur d'indemnité doit fournir au tiers des dommages-intérêts calculés d'après les secours qu'aurait été obligée de fournir à ce tiers la victime, si elle avait survécu, pendant la durée probable de son existence. L'obligation d'indemnité existe même lorsque le tiers au moment de l'accident était conçu mais pas encore né.

§ 3

Dans le cas de lésion corporelle, les dommages-intérêts consistent dans l'indemnité des frais de guérison et la réparation du préjudice pécuniaire que la victime subit par ce fait qu'à la suite de la blessure, sa capacité de travail se trouve d'une façon temporaire ou permanente supprimée ou amoindrie, ou encore que ses besoins ont augmenté.

§ 3 a*

Si on ne relève à la charge de l'entrepreneur aucune faute ayant concouru à l'accident, il n'est tenu à réparer le dommage (§§ 1 à 3) que dans la mesure où, dans la cause, en tenant compte spécialement des rapports existant entre les intéressés, l'équité exige un dédommagement.

§ 4

Les dommages-intérêts à raison d'incapacité de travail totale ou partielle ou de multiplication des besoins de la victime, comme aussi ceux dus à un tiers en vertu du § 2, al. 2, doivent pour l'avenir consister dans le paiement d'une rente en argent.

Les dispositions du § 843, al. 2 à 4, C. civ., et du § 708, n° 6, de l'Ordonnance de procédure civile trouvent ici leur application. Il en est de même en ce qui concerne la rente en argent établie au profit de la victime, de la disposition du § 850, al. 3, et, en ce qui concerne la rente en argent au profit d'un tiers, de la disposition du § 850, al. 1, n° 2, de l'Ordonnance de procédure civile.

Si, au moment du jugement, le débiteur d'une rente en argent n'a été condamné à fournir aucune sûreté, l'ayant droit peut cependant réclamer une sûreté toutes les fois que la situation financière de l'obligé a gravement empiré ; cette circonstance permet aussi à l'ayant droit de réclamer un renforcement de la sûreté déterminée par le jugement.

§ 5

Les actions en dommages-intérêts prévues dans les §§ 1 à 3 se prescrivent par un délai de deux ans à compter de l'accident. Vis-à-vis de celui par rapport à qui le défunt était débiteur d'aliments, la prescription court du jour de la mort.

* Si cependant l'ayant-droit n'avait pas connaissance de l'identité du débiteur d'indemnité, les actions se prescriraient seulement par un délai de deux ans à compter du moment où il en a eu connaissance et, en dehors de là, par un délai de trente ans à partir de l'accident.

* Si des pourparlers sont engagés entre créancier et débiteur d'indemnité au sujet des dommages-intérêts à fournir, la prescription est suspendue jusqu'à ce que l'une ou l'autre des parties se refuse à continuer les pourparlers.

Sont au surplus applicables les règles du Code civil sur la prescription.

§ 6

Les dispositions de cette loi ne sont pas applicables : 1° si, au moment de l'accident, l'automobile sert au transport de la victime ou de la chose endommagée, ou si la victime est employée à la manœuvre de l'automobile ; 2° si l'accident a été causé par l'emploi d'une automobile ne pouvant pas dépasser une certaine vitesse et pourvue en conséquence d'une marque par l'autorité. * Cette vitesse maxima sera fixée par une ordonnance impériale rendue avec l'approbation du Bundesrat. La disposition pourra de la même manière être complétée et modifiée.

§ 7

Aucune dérogation n'est apportée aux dispositions des lois d'Empire d'après lesquelles l'entrepreneur, dans l'hypothèse de mort ou de lésion corporelle d'un homme ou de dommage causé à une chose dans l'exercice de son entreprise, encourt une responsabilité plus étendue que celle déterminée par la présente loi, pas plus d'ailleurs qu'à celle concernant la responsabilité du fait d'autrui.

§ 8

Dans les procès civils où, sous forme d'action ou de demande reconventionnelle, il sera fait appel à un droit fondé sur les dispositions de cette loi, ce sera au tribunal d'Empire qu'il appartiendra, aux termes du § 8 de la loi d'introduction à la loi d'organisation judiciaire, de juger et de statuer en dernier ressort.

§ 9*

Quiconque contrevient aux dispositions de police réglementant dans l'intérêt de la sécurité des chemins ou places publiques, la circulation des automobiles, sera puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 150 marks ou de détention (Haft).

La même peine frappera les personnes placées vis-à-vis de l'auteur de l'infraction dans un rapport tel qu'il soit obligé, en vertu de ce rapport, à suivre leurs ordres si elles tolèrent la contravention.

Si l'auteur a déjà été condamné par jugement passé en force de chose jugée pour une des contraventions prévues aux al. 1 et 2, la peine sera d'une amende pouvant aller jusqu'à 1,000 marks ou de détention (Haft) ou de prison (Gefängnisstrafe) pouvant aller jusqu'à trois mois. Cette disposition cesse pourtant de s'appliquer si un délai de deux ans s'est écoulé entre le moment où le jugement a acquis autorité de chose jugée et la seconde contravention (1).

BELGIQUE

Tout récemment, en Belgique, une proposition de loi relative à la responsabilité du propriétaire et conducteur d'automobile a été déposée au Sénat par MM. Magnette, Prosper Hanrez, Fléchet et Kaéésen ; elle est ainsi libellée :

ARTICLE PREMIER.

Tout accident causé à des personnes ou à des choses par des véhicules automobiles, sera présumé être dû à la faute du conducteur.

Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime sera autorisée.

Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civilement responsable.

(1) *Bull. Soc. Etudes législatives*, 1907, n^{os} 5 et 6, p. 614.

ART. 2.

Les indemnités dues à la suite d'accidents prévus au § 1^{er} de l'art. 1 seront portées au double.

ART. 3.

Toute condamnation du chef d'un accident, prévu à l'art. 1, § 1^{er}, entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et de détenir un véhicule automobile pendant un délai d'une année. S'il survient une seconde condamnation, cette interdiction aura une durée de trois années qui prendront cours le jour où la condamnation aura été prononcée. Une troisième condamnation du même chef entraînera une interdiction permanente et définitive.

Toute contravention à l'article ci-dessus édicté sera punie d'une amende de 26 fr. à 3,000 fr. et d'un emprisonnement de 8 jours à 2 ans ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive, l'emprisonnement sera toujours prononcé. En cas de seconde récidive, s'il y a mort d'homme ou blessure causée à la victime, la confiscation du véhicule sera toujours prononcée par les tribunaux.

En ce qui concerne la détention des véhicules visée au présent article, les époux, père, mère, enfants, descendants ou domestiques de la personne frappée de l'interdiction y mentionnée, habitant avec elle, seront considérés comme personnes interposées.

ART. 4.

Tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à la charge d'une caisse d'assurance qui sera alimentée : 1^o par des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de 5 % du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints ; 2^o par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'art. 2 ci-dessus.

L'Etat aura la gestion de cette caisse et la charge de régler soit amiablement, soit judiciairement, le montant des indemnités qui seront réclamées.

ART. 5.

Le Gouvernement est chargé de prendre les mesures d'exécution qui seront nécessaires.

Cette proposition de loi est précédée d'un exposé de motifs très documenté de M. Magnette. L'honorable sénateur, après avoir dressé lui aussi, un acte d'accusation contre l'application de la faute à la responsabilité des automobilistes, analyse sa proposition de loi.

L'art. 1^{er} consacre la théorie de l'interversion de la preuve. M. Magnette explique pourquoi il n'a pas voulu adopter le risque : « Nous ne pouvons, dit-il, entrer dans cette voie. Il ne paraît pas possible d'accorder en quelque sorte une prime à l'imprudence, et s'il convient de rappeler par des dispositions sévères les automobilistes à la sagesse et au respect de la vie humaine, il n'est pas moins utile d'inciter à l'attention et d'habituer à un mode de locomotion essentiellement progressif les piétons et les conducteurs de véhicules autres que les automobilistes » (1).

Dans l'art. 2, les auteurs de la loi portent la condamnation au double. Cette prescription permet d'alimenter en partie le fonds de garantie établi par l'art. 4, elle a en outre un but pénal. Cette condamnation au double n'est d'ailleurs pas, comme l'explique fort bien M. Magnette, une innovation juridique. Le droit romain contient une quantité énorme de matières où la condamnation était portée au double, et même au triple et au quadruple. M. Magnette les cite dans son exposé de motifs et il ajoute que même dans la législation moderne,

(1) *Bull. Soc. études législ.*, n° 3, année 1907, p. 310.

la condamnation au double n'est pas inconnue. Il rappelle la loi du 10 vendémiaire an IV qui rend les communes responsables des excès de la foule et les oblige, quand elles ne peuvent restituer en nature les objets volés, « d'en payer le prix sur le pied du double de leur valeur au cours du jour où le pillage aura été commis » (art. 1, tit. 5). Il rappelle aussi la loi sur les mines du 2 mai 1837 qui permet d'établir des communications entre mines pour la commodité des exploitations et déclare, qu'en ce cas : « l'indemnité due au propriétaire sera fixée au double ». Il cite encore le double droit en matière fiscale, les dispositions légales en matière de douane qui permettent de faire payer jusqu'à dix fois ou même vingt fois le droit fraudé, le principe de la double indemnité en matière de dégâts de lapins (loi du 4 avril 1900). M. Magnette conclut en disant, que de l'examen de toutes ces lois anciennes et modernes, il résulte qu'il y a lieu d'appliquer la condamnation au double quand il y a : « 1° but préventif ; 2° protection d'un intérêt général, sécurité publique, agriculture, etc. . . ; 3° défense contre un danger exceptionnel ; 4° répression d'actes dont il est difficile de faire la preuve et de retrouver les auteurs ; 5° inégalité des intérêts en conflit. Et l'honorable Sénateur prétend que ces raisons d'agir existent quand il s'agit de responsabilité en matière d'accident d'automobile.

Malgré la sévérité de la condamnation pécuniaire, qu'ils venaient d'édicter dans l'art. 2, les auteurs de la

proposition de loi belge n'ont pas cru pourtant qu'elle était suffisante, pour empêcher l'automobiliste de commettre un accident. D'après eux, les automobilistes auraient pu se dire : « Qu'est-ce que cela peut faire ? Si nous écrasons, nous payons ». Les auteurs de cette proposition de loi ont donc pensé qu'une répression plus sévère était indispensable. La confiscation de la voiture en cas d'accident était la solution qui se présentait le plus naturellement à l'esprit, mais elle leur a semblé trop sévère. Ils se sont arrêtés à un moyen plus équitable. Ils interdisent à l'automobiliste auteur de l'accident, sous les peines les plus sévères, de se servir de sa voiture. Le temps de cette interdiction d'usage est gradué d'après le nombre d'accidents. Enfin, l'art. 4 institue un fonds de garantie alimenté d'une part, comme nous l'avons vu, par la moitié du montant de la condamnation au double édictée à l'art. 2, et, d'autre part, au moyen des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de 5 % du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints.

SUISSE (1)

Ce que nous venons de dire de la loi belge, nous pouvons le dire de la loi suisse. L'art. 50 du Code

(1) En septembre dernier s'est réuni à Schaffouse le Congrès des Jurisconsultes suisses. La question de la responsabilité civile du propriétaire

fédéral des Obligations (1), règle la matière de la responsabilité. Or cet article est conçu dans le même esprit que notre art. 1382. D'un autre côté, de même qu'en France et en Belgique, il n'y a pas de législation civile spéciale pour les automobiles. Cette question est par conséquent régie par le droit commun tel qu'il se trouve édicté dans l'art. 50 de la loi précitée. Une proposition de loi a été déposée qui assimilait la responsabilité de l'automobiliste à celle des Compagnies de chemins de fer et en Suisse comme en Belgique, la

d'automobile a été mise de nouveau en discussion. Deux systèmes étaient en présence, celui de la responsabilité aggravée préconisé par M^e Meili, professeur à Zurich et celui de l'intervention de la preuve proposé par M. Martin, avocat à Genève et approuvé par les associations automobiles. M. Brenner, membre alors du Conseil fédéral, termina la discussion en déclarant que le Gouvernement se rallierait à la proposition de M. Meili et qu'un projet de loi interviendrait bientôt en ce sens (Voir *Revue politique et parlementaire*, n° du 10 janvier 1908, p. 134, M. Ambroise Colin).

Dans l'étude de la législation étrangère touchant l'application des théories modernes de la responsabilité à l'automobilisme, nous pourrions encore citer l'Angleterre qui, dans une loi ancienne déjà, le *Molocar Act* du 14 août 1903, édicte des dispositions rigoureuses contre les automobilistes, notamment celle-ci : « Un motoriste est fondé à prévoir qu'il peut rencontrer des personnes à tout point de la voie publique. Il doit par conséquent être constamment attentif à ces personnes et exercer sans cesse un tel contrôle sur sa machine qu'il soit toujours capable d'éviter de causer un préjudice à qui que ce soit en restant prêt à ralentir ou même à arrêter lorsque cela est nécessaire ». Il y a lieu d'observer cependant que cette disposition a plutôt un caractère pénal que civil et que d'ailleurs en France le décret du 10 mars 1899 contient une disposition analogue dans son art. 14 ainsi conçu :

Art. 14. — Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maître de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.

(1) Nous rappelons qu'une loi fédérale est celle, qui votée par le Conseil fédéral, s'applique à tous les cantons.

Compagnie de chemins de fer a toujours la charge de la preuve.

AUTRICHE

Le 26 janvier 1907, tout récemment par conséquent, la Chambre des Députés autrichienne adopta une législation spéciale en ce qui concerne la responsabilité civile du propriétaire d'automobile. Comme on pourra en juger par le texte de cette loi que nous donnons ci-dessous, le Parlement autrichien a choisi le système de l'interversion de la preuve.

Projet autrichien (1)

§ 1^{er}.

Si, par suite de l'emploi d'un véhicule mis en mouvement sur route, sans rails, par une force élémentaire (Kraftfahrzeug), quelqu'un est blessé ou tué ou même si un dommage est causé à des choses, le conducteur et le propriétaire, ou chaque co-propriétaire, sont tenus de réparer le dommage causé, à savoir, en cas de dommage causé à une chose, dans la mesure déterminée au § 1323 Code civ.; en cas de lésion corporelle dans les conditions prévues aux

(1) Le texte donné ci-dessus est celui adopté par la Chambre des députés le 26 janvier 1907. Les paragraphes ou alinéas marqués d'un astérisque sont ceux qui ne figuraient pas dans le projet primitif du Gouvernement. Les autres ont été seulement l'objet de remaniements, dont quelques-uns de pure forme.

§§ 1325 et 1326 Code civ.; en cas de mort, conformément au § 1327 Code civ., sans préjudice d'ailleurs de l'indemnité due aux parents nécessaires en compensation de la perte que leur fait éprouver cette mort (§ 154 Code civ.).

*Est libéré de la responsabilité incombant au conducteur celui qui, en conduisant l'automobile, se trouvait dans l'exercice d'un service public ou d'un service dû par contrat ou encore remplissait une tâche assumée dans l'intérêt public.

Si, au moment de l'accident, l'automobile se trouvait au service d'un entrepreneur, celui-ci est tenu à la place du propriétaire.

Si l'automobile, au moment de l'accident, par suite d'un fait illégitime, ne se trouvait plus à la disposition du propriétaire ou de l'entrepreneur, est responsable à sa place celui qui l'a prise à sa disposition.

Quiconque, se fondant sur une des dispositions qui précèdent, prétend se soustraire à la responsabilité, doit fournir la preuve du fait sur lequel se fonde sa libération.

Dans l'hypothèse de pluralités d'obligés, il y a entre eux responsabilité indivise.

§ 2.

Quiconque, par application du § 1^{er}, répond du dommage, n'est soustrait à l'obligation de fournir une indemnité que si et dans la mesure où il prouve que l'accident est survenu :

Par suite de force majeure ;

Ou par suite de la faute d'un tiers ou de la victime elle-même.

On ne peut invoquer la force majeure dans l'hypothèse où l'accident est dû à l'état de l'automobile ou à certaines particularités de son fonctionnement ou à son refus de fonctionner.

*Si le dommage dérive de l'épouvante causée à des animaux ou s'il consiste dans la lésion d'animaux errant sans surveillance sur la voie publique, l'exception de force majeure est admise à la condition que la personne responsable prouve que le dommage ne pouvait pas être empêché malgré les précautions réglementaires et de

circonstances prises dans la conduite et la manœuvre de l'automobile.

La personne responsable ne peut pas exciper de la faute d'un tiers si elle a employé ce tiers au service de l'automobile.

*Si le dommage ou son étendue ne provient que pour partie de la faute de la victime ou d'un tiers, il sera accordé, eu égard à toutes les circonstances, une partie des droits déterminés dans le § 1^{er}.

§ 3*.

Les dispositions des paragraphes 1 et 2 de cette loi ne s'appliquent pas aux actions en dommages-intérêts réciproques ayant leur source dans un dommage causé aux personnes contre qui cette responsabilité est édictée ou à leurs biens lorsque ces dommages résultent d'un seul et même accident.

Il n'y a pas à distinguer suivant que cet accident dérive de l'emploi fait d'une automobile seulement ou d'une rencontre d'automobiles l'une avec l'autre ou des rapports d'automobiles avec l'exercice d'entreprises dont la responsabilité se trouve visée par la loi du 5 mars 1869 (1), ou par celle du 12 juillet 1902 (2).

Dans toutes ces hypothèses, les actions en dommages-intérêts restent soumises au droit commun.

Cependant les tiers qui éprouvent un dommage par suite d'accidents provenant de la réunion de plusieurs industries soumises à cette responsabilité spéciale, peuvent exercer leurs actions en responsabilité contre chaque personne responsable en se fondant sur la loi qui, d'après l'industrie du défendeur, détermine sa responsabilité. Dans la mesure où une action en dommages-intérêts est donnée contre plusieurs personnes, ces personnes sont tenues d'une obligation indivise.

(1) *Bull. des lois de l'Empire*, n° 27.

2) *Bull. des lois de l'Empire*, n° 147.

§ 4*.

Les dispositions des §§ 1 et 2 de cette loi ne sont pas applicables aux actions en dommages-intérêts dérivant de la lésion de personnes ou de choses transportées avec l'automobile, à moins que cet emploi de l'automobile ait lieu moyennant finances, qu'il rentre dans une entreprise de transport de personnes ou de choses ou qu'il ait lieu au service ou sur les ordres d'une personnes soumise à responsabilité.

Les actions en dommages-intérêts de personnes qui, en exécution d'un contrat, sont employées au service de l'automobile se limitent au droit dérivant de l'assurance accidents (§ 11). Les autres conducteurs soustraits à l'obligation de responsabilité (§ 1, al. 2) n'ont d'action en dommages-intérêts, aux termes de cette loi, que s'ils ne sont pas assurés contre les accidents et si, d'autre part, l'accident survenu dans l'exercice de leurs fonctions ne leur donne pas droit à continuation du versement de leurs salaires ou encore droit à une pension ou à une autre indemnité de secours.

Lorsqu'un militaire, dans son service, éprouve une lésion par le fait d'une automobile au service de l'administration militaire, les droits à indemnité de la victime vis-à-vis du fise sont soumis exclusivement aux lois d'assistance militaire.

§ 5.

Les dispositions des §§ 1, 2 et 3, al. final de cette loi ne s'appliquent pas aux automobiles qui sont construites ou disposées de telle sorte qu'avec le chargement indispensable pour s'en servir et les conduire, elles ne dépassent pas, sur une bonne route plane, une vitesse maxima de 25 kilom. à l'heure.

C'est à celui qui les invoque pour se soustraire à la responsabilité d'établir l'existence de ces conditions.

Les actions en dommages-intérêts pour dommages causés par des automobiles de cette sorte restent soumises au droit commun.

§ 6*.

Là même où les actions en dommages-intérêts pour dommage causé par le fait d'une automobile, restent soumises au droit commun, le propriétaire de l'automobile ou celui qui, d'après le § 1^{er}, prend sa place, répond de la faute de ses préposés ; dans le cas de mort même, il est tenu de réparer la perte causée aux parents nécessiteux par cette mort (§ 134 Code civ.).

Plusieurs copropriétaires ou plusieurs personnes substituées au propriétaire sont tenus d'une obligation indivise.

§ 7*

Le droit d'exercer une action en dommages-intérêts sur le fondement des §§ 1, 2, 3, dernier alinéa, et 6 de cette loi, se prescrit :

a) par six mois à compter du jour où la victime a eu connaissance du dommage et de la personne responsable ;

b) même en dehors de là, par trois ans à compter du jour de l'accident.

§ 8*.

Les dispositions de cette loi n'excluent pas les responsabilités plus larges qui découlent du Code civil ou d'autres lois.

§ 9*.

Les actions en indemnité à raison de dommage causé par le fait d'une automobile peuvent être portées même devant le tribunal compétent *ratione materie* dans le ressort duquel l'accident s'est produit.

§ 10*.

La victime d'un accident d'automobile a son indemnité garantie par un droit de gage légal sur la créance née d'une assurance de responsabilité au profit de l'assuré contre l'assureur.

§ 11⁸⁶

Les personnes qui, en vertu d'un contrat, sont employées au service d'automobiles, si elles ne tombent pas déjà sous l'application de la loi du 28 décembre 1887 (1), et du 20 juillet 1894 (2), seront assurées conformément aux dispositions de la première des lois précitées.

Les serviteurs en la personne de qui se trouvent réunies les conditions prévues au § 4 de la loi du 28 décembre 1887 (3), sont dispensées de l'obligation d'assurance.

Relativement à l'assurance, le propriétaire de l'automobile doit toujours être considéré comme l'entrepreneur à qui incombe l'obligation d'assurance.

Le délai dans lequel les entreprises d'automobiles, soumises ici pour la première fois à l'assurance, devront faire les déclarations prévues au § 18 de la loi sur l'assurance-accidents, et le moment à partir duquel l'assurance entrera pour elles en vigueur, seront déterminés par arrêté du Ministère de l'Intérieur.

§ 12⁸⁶

Relativement à l'assurance de responsabilité pour dommages résultant du fait d'automobiles, il peut être décidé par voie réglementaire :

1° Que l'assuré aura à supporter une portion déterminée du dommage ou tout au moins les dommages qui ne s'élèvent pas au-dessus d'un certain taux sans recours possible contre l'assureur ;

2° Que l'assureur n'est pas tenu lorsque, dans un certain délai, le dommage ne lui ayant pas été dénoncé, n'a pas non plus fait l'objet d'une action ou d'une dénonciation portée devant les tribunaux, au parquet, à la police, à l'autorité municipale ou politique ou à la gendarmerie et, d'un autre côté, n'a pas fait l'objet

(1) *Bull. des Lois de l'Empire*, n° 4, de 1888.

(2) *Bull. des Lois de l'Empire*, n° 168.

(3) *Bull. des Lois de l'Empire*, n° 1, de 1888.

d'une information d'office de la part d'un de ces organes ou autorités.

§ 13

Les conventions par lesquelles les dispositions de cette loi seraient par avance éludées ou restreintes au détriment de la victime sont nulles.

§ 14

Cette loi entrera en vigueur au commencement du troisième mois qui suivra sa publication.

Elle ne s'appliquera pas aux dommages dérivant d'accidents antérieurement survenus (1).

§ III. — Y a-t-il lieu de faire une législation spéciale pour l'automobilisme ?

Tel est, en résumé, le mouvement d'opinion qu'a soulevé la question de la responsabilité du propriétaire d'automobile. Les arguments que l'on a invoqué dans ces propositions de lois, travaux juridiques et autres, contre l'automobilisme, sont tous les mêmes. S'attacher à chacun de ces travaux pour les discuter serait s'exposer à des redites continuelles. Nous exposerons donc tous les arguments en bloc et nous les réfuterons de même ; nous dirons ensuite quelles sont les raisons spéciales qui nous font penser que l'on ne puisse en justice

(1) *Bull. Soc. Etudes législ.*, 1907, nos 5 et 6, p. 610.

appliquer les théories nouvelles de la responsabilité aux automobilistes.

A tous les arguments que nous allons citer contre la législation actuelle de l'automobile, on peut donner comme préface celui tiré de l'insuffisance de la preuve par témoins. Nous n'y reviendrons pas ici, car nous l'avons exposé d'une façon générale et suffisante, dans la première partie de cette étude.

Les partisans d'une législation spéciale prétendent d'abord agir dans l'intérêt des automobilistes eux-mêmes qui auraient à redouter de cruelles représailles si l'état de choses actuel continuait : « Si, en effet, les abus actuels se prolongeaient sans sanctions suffisantes, nous risquerions un jour ou l'autre, à la suite de tel ou tel accident sensationnel, de tel ou tel déni de justice plus particulièrement scandaleux, de voir se produire contre l'automobile un mouvement passionné d'hostilité populaire. Ce mouvement pourrait se traduire par des violences regrettables » (1).

L'automobile n'est régie d'une façon spéciale, disent-ils ensuite, qu'en ce qui concerne les règlements de police et d'ordre administratif. Or, ces règlements sont mal appliqués, inapplicables dans beaucoup de leurs dispositions et incomplets. Pour prouver combien ils sont mal appliqués, on cite entre autres l'art. 32 du décret du 10 mars 1899. Cet article permet aux préfets

(1) Ambroise Colin. *Bull. Soc. Et. législ.*, 1907, n° 3, p. 275.

de retirer le certificat de capacité, sous certaines conditions, à l'individu qui aura eu deux contraventions dans l'année. Or, cette disposition de loi n'a pour ainsi dire jamais été suivie. Pour établir qu'on ne peut appliquer les règlements, les partisans d'une législation spéciale se fondent sur l'avis même des automobilistes qui déclarent que certaines dispositions des décrets, notamment celles qui sont relatives à la vitesse, ne peuvent être observées. Enfin, il est facile aux partisans d'une législation spéciale de démontrer les lacunes qui existent dans les règlements en vigueur. Elles sont dans la bouche de tous et personne ne peut contester que ces règlements aient besoin d'être entièrement refaits.

Ce qui rend l'automobile dangereuse, dit-on encore, c'est la vitesse. Nous avons parlé dans notre introduction de cette vitesse si captivante qui grise le chauffeur et lui fait perdre la notion des réalités qui l'entourent. La vitesse, a-t-on dit, est inhérente au sport de l'automobile. Et combien cette vitesse est dangereuse ! Il est évident que le chauffeur, même conduisant une voiture rapide, peut la faire aller à une allure modérée. Mais n'y a-t-il pas lieu de craindre que sachant la force de sa voiture, il ne l'utilise toute entière, les premières fois peut-être par intermittence ; mais, dans la suite, trouvant sa marche trop lente, il l'augmentera progressivement et finira par devenir dangereux sans peut-être s'en rendre compte lui-même.

Un autre inconvénient de la vitesse, disent encore les

partisans d'une législation spéciale, c'est de pousser l'automobiliste à fuir en cas d'accident. La fuite étant le moyen facile et presque sûr d'éviter toute responsabilité. C'est ce point particulier que vise la proposition de loi déposée par M. Chastenet devant la Chambre.

Enfin, dit-on, une loi spéciale ne serait que juste. Avec l'état de choses actuel où la preuve n'est pas toujours possible, c'est la victime qui subit le préjudice. Or la victime est ordinairement plus pauvre que l'automobiliste, car pour être propriétaire d'automobile, il faut être riche. Avec une loi spéciale, les rôles seront renversés. Dans le cas où la preuve ne sera pas possible, ce sera l'automobiliste, le riche, qui supportera le préjudice. Et c'est avec cet argument de la richesse des automobilistes que les partisans d'une législation spéciale répondent aux craintes que l'on manifeste, de voir une loi draconienne amener la déchéance de l'industrie automobile française : « Si l'on fait une loi pour assurer la responsabilité des auteurs d'accidents, cette loi ne sera pas dommageable à l'automobilisme parce que les chauffeurs sont riches » (1).

La situation déjà très pénible pour la victime dans l'état actuel des choses l'est encore d'avantage, dit-on aussi, par la présence des Compagnies d'assurances derrière l'automobiliste : « Aujourd'hui ces procès (ceux relatifs aux accidents d'automobiles pour la fixa-

(1) Berthelemy. *Bull. Soc. Et. législ.*, n° 4, 1907, p. 373.

tion de l'indemnité) sont soutenus en fait par les Compagnies sous le nom de l'automobiliste qui les a mises en ses lieu et place, sans que les pièces de la procédure laissent voir l'assureur se dissimuler derrière l'assuré. Cette participation des Compagnies aux débats relatifs à la pension d'indemnité passe aux yeux d'un certain nombre de personnes pour peu opportune. L'assureur est un plaideur retors qui use de toutes les ressources de la chicane. Il occuperait moins fréquemment la scène ou la coulisse qu'on aurait lieu plutôt de s'applaudir du résultat » (1).

On ajoute que la route est à tout le monde ; elle n'est pas seulement aux automobilistes et ils ne doivent pas y régner en maîtres. On nous représente l'automobile comme une espèce de monstre, conduit par des bandits, semant la terreur par son allure vertigineuse et marquant son passage par des accidents répétés. Écoutons ce récit tragique : « Les automobiles arrivent à l'improviste à « des allures de bolides sur la route commune, les lanternes souvent éteintes la nuit, le numéro absent ou « dissimulé sous une couche de poussière grasse, terrorisant enfants et animaux domestiques, inondant de « poussière ceux qu'ils n'ont pas écrasés, et disparaissant « au tournant de la route avant qu'on ait eu même le « temps de ramasser leurs victimes » (2).

Enfin les partisans d'une législation spéciale se récla-

(1) Thaller. *Bull. Soc. Et. législ.*, 1907, n° 4, p. 396.

(2) Ambroise Colin. *Bull. Soc. Et. législ.*, 1907, n° 3, p. 279.

ment de l'imperfection de la preuve par témoins quand il s'agit de démontrer de quel côté se trouve la responsabilité lorsque l'automobiliste s'est enfui.

Ces imperfections signalées déjà précédemment ne sont pas particulières, comme nous l'avons vu, à la locomotion nouvelle ; elles existent à un degré pareil pour toute espèce de véhicules, lorsqu'un accident s'est produit. Même absence de témoins, même difficulté pour ceux-ci de reconnaître en toute sincérité l'auteur de l'accident, même désir parfois de ne pas témoigner. Pour la fuite n'en est-il pas de même ? Quand un automobiliste s'enfuit, c'est qu'il a l'espace suffisant pour le faire. Dans cette hypothèse, le conducteur de voiture hippomobile ne peut-il pas aussi faire de même ? Un cheval au galop n'est pas non plus facile à rejoindre. En outre, la voiture hippomobile n'a pas de numéro arrière ni de lanterne qui permette de l'identifier à la simple lecture comme l'automobile. M. Chastenet d'ailleurs, dans sa proposition de loi du 2 juillet 1906 qui tend à faire considérer l'individu qui fuit comme un délinquant, soumet aux pénalités sévères, mais justes, qu'il réclame — car l'individu qui fuit n'est guère intéressant — « tout conducteur d'un véhicule quelconque, tout vélocipédiste, tout cavalier... » et dans l'exposé des motifs, M. Chastenet s'exprime ainsi : « Au surplus, bien que notre « proposition vise tout particulièrement les conducteurs « d'automobile, il nous a paru utile de l'étendre aux « conducteurs de tous les autres véhicules et aux cava-

« liers. Sans doute, la vitesse moins grande rend plus
« difficile au conducteur de se dérober par la fuite. Mais,
« c'est une circonstance de fait, indépendante de l'inten-
« tion délictueuse, et à laquelle le législateur n'a pas à
« s'arrêter » (1).

Les partisans d'une législation spéciale prétendent agir dans l'intérêt même des automobilistes en leur faisant craindre que le *statu quo* actuel n'amène contre eux de cruelles représailles. Certes, au début de la locomotion nouvelle, les protestations furent vives contre les automobiles. Tous les gens qui s'étaient emparés de la route abandonnée depuis la création des chemins de fer, pour des usages en vue desquels celle-ci n'a point été faite (installation de jeux, de foires, de bals publics, transformation de la route en basse-cour, etc...) furent dérangés dans leurs habitudes anciennes. Déjà l'apparition et l'extension prodigieuse de la bicyclette avait commencé à les gêner. Cependant, la bicyclette n'était pas dangereuse, on pouvait sans inconvénients ne pas faire grand cas du vélocipédiste en équilibre toujours instable sur sa frêle monture. Mais l'automobiliste lancé sur sa machine et réclamant impérieusement son passage, son droit incontestable de circuler sur la route commune, était plus à craindre. On fit grise mine à ce trouble fête. En outre, ces machines fort dispendieuses alors étaient la manifestation évidente de la richesse de leur proprié-

(1) Chambre des députés, 2 juill. 1906, Annexe, n° 174.

taire ; de là aussi beaucoup d'envieux et de jaloux. Mais aujourd'hui, les cris de colère se sont tus, les individus ont compris combien d'argent l'industrie automobile rapportait à la France, les milliers d'ouvriers qu'elle faisait vivre, les riverains de la grande route, qui tiraient profit jadis des diligences et que l'apparition des chemins de fer avait ruinés, voient les anciens jours renaître. L'automobiliste s'arrête chez l'hôtelier pour manger ou boire, chez le forgeron pour réparer sa machine, chez le commerçant pour acheter l'essence et l'huile qui lui sont nécessaires. Les routes de France ne sont plus abandonnées. Le plaisir de l'automobiliste se traduit en bénéfices pour beaucoup de gens. La plupart de ceux qui étaient irrités ne le sont plus.

De même, pour sévir contre cet abominable attitude de certains automobilistes — nous voulons parler de la fuite — il n'est pas nécessaire, croyons-nous, de changer la législation civile. Cette mesure serait par trop générale. Juste peut-être s'il était établi que tous les automobilistes s'enfuient après avoir provoqué un accident, elle devient profondément injuste si le fait de fuir n'est l'habitude que de certains d'entre eux et c'est ainsi qu'il en est, heureusement. Il existe d'autres moyens de réprimer la fuite qui ne modifient en rien la législation civile. Ces moyens sont : l'un, le fonds de garantie tel qu'il a été si ingénieusement imaginé par M. Ambroise Colin dans le rapport qu'il a présenté à la Société des Etudes législatives ; l'autre, la proposition faite par M. Chastenot

à la Chambre, proposition de loi dont nous avons déjà eu à nous occuper à plusieurs reprises.

Voici comment M. Ambroise Colin établit le fonds de garantie :

« Art. 3. — A défaut de règlement de l'indemnité (en
« cas d'accidents) par le propriétaire ou par son assu-
« reur, et dans le cas où le propriétaire de l'automobile
« serait inconnu, le paiement de l'indemnité est assuré
« par les soins de la Caisse nationale des retraites pour
« la vieillesse au moyen d'un fonds de garantie dont elle
« assume la gestion ».

« Art. 4. — Le fonds spécial de garantie est constitué
« au moyen : 1° des amendes prononcées en vertu de
« l'art. 6 (1) ; 2° d'une cotisation de cinquante francs
« versée par tout propriétaire d'un véhicule automobile,
« lors de la délivrance du récépissé de déclaration ;
« 3° de centimes additionnels ajoutés au principal de la
« taxe des automobiles.

« Le montant des centimes additionnels est déterminé
« chaque année par la loi de finances, d'après le chiffre
« des indemnités versées l'année précédente par la Caisse
« nationale des retraites sur la vieillesse ».

(1) L'art. 6 est ainsi rédigé : « Le propriétaire locataire, ou occupant quel-
« conque d'un véhicule automobile ayant occasionné un accident est tenu
« d'en faire la déclaration dans les 24 heures au maire de la commune sur le
« territoire duquel l'accident s'est produit, ou à celui du lieu de remise de
« l'automobile sous peine d'une amende de 16 à 300 fr.

« La déclaration peut être faite par la victime de l'accident ou ses repré-
« sentants. Le maire délivre immédiatement un récépissé de déclaration et
« dresse procès-verbal de l'accident après avoir procédé, si possible, à une
« enquête sommaire. »

Ainsi donc, M. Ambroise Colin, se fondant sur le précédent établi par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, veut créer une caisse de garantie (1). C'est principalement la répression de la fuite que M. Ambroise Colin a eu en vue. « C'est peut-être la partie maîtresse de notre projet, dit-il, car l'accident anonyme voilà ce qu'il y a de particulièrement irritant et redoutable lorsqu'il s'agit d'automobile » (2). C'est donc bien une mesure destinée surtout à réprimer l'accident dont l'auteur s'est enfui.

Sans parler des charges nouvelles et peut-être énormes pour l'automobilisme qui seraient le résultat immédiat de cette innovation (car il n'est pas niable que cette caisse, qui devra fréquemment verser des indemnités, s'épuisera

(1) Le fonds de garantie constitue une assurance contre l'insolvabilité. Il fut préconisé par M. Cheysson.

On peut facilement justifier le chiffre de 4 centimes additionnels à la patente, fixé par la loi du 9 avril 1898 : « Il résulte des statistiques allemandes et autrichiennes que le risque d'insolvabilité des patrons assurés en regard de la prime qu'ils doivent payer, oscille entre 3 et 6 pour 1,000 et une contre-vérification faite en France a démontré que le nombre des patentés insolubles est à peine de 4 pour 1,000. D'autre part, le montant probable des indemnités devrait être de 72 millions environ. En fixant à 1 % le risque d'insolvabilité (qui n'est en réalité que de 4 à 5 dixièmes) la somme totale à recouvrer par l'impôt pour la garantie patronale, sera de 720,000 fr. par an. Or, le chiffre en principal des patentes des industriels étant de 18 millions environ, un impôt additionnel de 4 centimes pour cent donne exactement 720,000 fr. Si l'on y ajoute une centaine de mille francs pour les redevances des mines, on a une somme totale de 800,000 fr., largement suffisante pour faire face à toutes les éventualités.

C'est la substitution de l'assurance obligatoire contre l'insolvabilité, à l'assurance obligatoire contre les accidents. C'est l'Etat lui-même qui perçoit les primes sous forme d'impôt et paie les indemnités par l'intermédiaire de la Caisse nationale des Retraites pour la vieillesse (V. Loubat, t. I, p. 719 et 720 et *J. off.*, Ch. des dép., 28 oct. 1898, p. 2229).

(2) Ambroise Colin. *Bull. Soc. d'Et. Législ.*, 1907, n° 3, p. 293.

ajoutés chaque année seront de plus en plus considérables), on a opposé à ce projet d'importantes critiques, tant au point de vue juridique que pratique.

Au point de vue juridique, on a reproché à son auteur d'avoir assimilé ce fonds spécial de garantie à celui fonctionnant actuellement en vertu de la loi du 9 avril 1898. Il y a cependant entre eux une différence notable. Le fonds de garantie de la loi de 1898 ne fonctionne que pour un nombre assez restreint d'individus, même depuis les nombreuses extensions qui ont été données récemment à cette loi. Le fonds de garantie au contraire qui nous est proposé, fonctionnera pour un nombre incalculable et indéterminé d'individus. Il résultera de là que ce fonds de garantie occasionnera une véritable révolution juridique, en ce sens qu'il introduira dans notre législation, pour un nombre illimité d'individus, le principe de la responsabilité collectiviste à la place du principe traditionnel de la responsabilité individuelle. Ce principe une fois posé n'est-il pas gros de conséquences ? Car pourquoi restreindrait-on aux seuls automobilistes cette nouvelle façon d'envisager la responsabilité ? Pourquoi ne l'appliquerait-on pas à tous les individus dont l'activité est susceptible d'entraîner pour les tiers des dangers du même ordre ?

Il ne faut pas arguer du précédent établi par la loi de 1898. Le fonds de garantie trouve sa raison d'être en ce qui concerne le risque professionnel prévu par cette loi, dans le rapport légal existant entre le patron et le

vite et que par conséquent les centimes additionnels salarié. Le patron emploie un ouvrier, il l'expose à des dangers quotidiens, il n'est que juste qu'il s'assure contre sa propre insolvabilité, qu'il garantisse en un mot à l'ouvrier une réparation dans le cas où il lui causerait un préjudice par ses propres machines. En outre, une base se présente immédiatement à l'esprit pour calculer l'indemnité à payer : cette base est logiquement le salaire de l'ouvrier.

En matière d'automobile, au contraire, aucun rapport ne lie le chauffeur au passant, ils usent d'un droit incontestable qui leur appartient : circuler sur les routes ; ils n'ont entre eux aucune obligation, sinon cette obligation de droit naturel qui interdit de porter atteinte à la sécurité d'autrui. Or, cette sécurité n'est pas menacée par le seul fait que l'automobiliste use de sa voiture. En outre, ce manque de rapport juridique empêche de trouver ici, comme en matière d'accidents du travail, une base forfaitaire à l'indemnité qui pourrait être due par l'automobiliste.

Comme nous venons de le dire, le fonds de garantie dans la loi de 1898 constitue une sorte d'assurance contre l'insolvabilité. C'est un surcroît de prudence ; la loi a voulu penser à tout, elle a voulu envisager le cas où le patron insolvable ne serait pas assuré et celui où il serait assuré à une Compagnie insolvable. Ce sont là des exemples fort rares en pratique. Aussi les cas où le fonds de

garantie a eu à régler lui-même les indemnités, sont-ils exceptionnels (1).

Le fonds de garantie, au contraire, tel qu'il est prévu dans le rapport de M. Ambroise Colin, aura directement à indemniser les victimes quand l'auteur de l'accident sera

(1) Nous avons des renseignements précis à ce sujet pour la période s'étendant de 1899 à 1903 (Rapport officiel de M. Dubief, Ministre du Commerce, au Président de la République ; — *Recueil des documents sur les accidents du travail* réunis par le Ministère du Commerce ; — *Direction de l'assurance et de la prévoyance sociales*, n° 46, février 1903, p. 87). La situation financière du fonds de garantie s'établit comme suit pendant la période envisagée :

I. — Recettes.

Le produit de la taxe additionnelle à l'impôt des patentes (0,04) s'est élevé à.....	5.838.402 fr. 07
Le montant des recouvrements sur débiteurs solvables, à....	49.523 23
Les revenus et arrérages, à.....	181.908 34
Les intérêts du fonds de roulement, à.....	41.915 45
Les versements de la Caisse nationale des Retraites et divers, à.....	23.427 41
TOTAL.....	6.133.176 fr. 20

II. — Dépenses.

Les sommes payées aux bénéficiaires d'indemnités se sont élevées à	243.275 fr. 38
Les versements à la Caisse nationale des Retraites pour constitutions de pensions à.....	2.109.785 »
Les frais à.....	415.494 61
TOTAL.....	2.768.554 fr. 99

L'excédent des recettes sur les dépenses ressort ainsi à 3.366.621 fr. 21.

Ces résultats sont déjà satisfaisants et encore M. Dubief explique dans son rapport qu'à cette époque le fonds de garantie eut à supporter les inconvénients inhérents à toute institution nouvelle et dont l'un des plus graves était le manque d'organisation du contrôle. Il espère que, lorsque cette organisation sera définitivement achevée, le budget du fonds de garantie ne pourra que prospérer.

inconnu. Ce n'est plus une assurance contre l'insolvabilité, un excès de prudence envisagé par le législateur. C'est un impôt direct dont il est impossible de prévoir la quotité.

Il nous semble donc difficile au point de vue juridique de faire une comparaison entre le fonds de garantie de la loi du 9 avril 1898 et celui qui nous occupe ; on ne peut donc pas se servir du premier pour justifier la nécessité du second.

Au point de vue pratique, il nous paraît tout aussi impossible de justifier le fond de garantie. On a dit à juste titre qu'il était doublement immoral : au point de vue de l'automobiliste d'abord, au point de la victime ensuite.

Au point de vue de l'automobiliste, car il supprime toute espèce de conscience chez l'auteur de l'accident. Pourquoi ce dernier s'arrêterait-il ? Par la fuite il échappe à toute responsabilité et il est néanmoins certain que sa victime, grâce au fonds de garantie, sera indemnisée. N'a-t-il pas, dès lors, tout intérêt à fuir ? Il ne faut pas objecter qu'il en est de même actuellement avec la faculté qui est laissée aux automobilistes de s'assurer contre les accidents. L'assurance, sans doute, n'est pas sans périls, et, selon la forte expression de M. Thaller, « elle pousse l'homme à se départir de la vigilance, de la surveillance et de la discipline de ses actes quand elle ne lui suggère pas, ce qui est pire, des pensées criminelles ». Mais enfin il est notoire que lorsqu'un individu a occasionné un certain nombre d'accidents, il

ne trouve plus à s'assurer. Le fonds de garantie, au contraire, paiera en tout état de cause.

Enfin, la constitution de ce fonds est immorale aussi pour la victime. En effet, il est plus facile de plaider contre une collectivité, contre une administration (comme le serait en notre matière la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse), qui ne peut discuter que le quantum de l'indemnité (1), que contre un individu déterminé qui discute le principe même du dommage. Aussi la victime n'ayant aucun intérêt à connaître l'automobiliste, ne fera aucun effort pour l'identifier. Au contraire, elle fera son possible pour ne pas le voir.

Et même ne peut-on pas aller plus loin ? Ne peut-on pas dire que la faute et l'escroquerie trouveront là un aliment facile ? Ne sera-t-il pas aisé à l'individu peu consciencieux d'attribuer à un accident anonyme d'automobile tel dommage qui sera arrivé à sa personne ou à ses propriétés ? Le fonds de garantie sera une proie facile à ses convoitises. Comme on l'a si justement dit, deux espèces d'automobilistes circulent sur les routes : l'automobiliste qui marche prudemment et qui, par suite, cause le moins de dommage, celui qui circule comme un fou et que rien n'arrête, même pas le danger qu'il court personnellement. Que va-t-il arriver avec le fonds de garantie ? L'existence de ce fonds n'empêchera pas le fou d'aller aussi vite et de fuir en cas d'accident, car plus il

(1) Defert. *Bull. Soc. Et. législ.*, 1907, n° 4, p. 379.

ira vite, plus il aura de chances de ne pas être reconnu. S'il fuit, le fonds de garantie n'est-il pas là pour faire taire ses derniers scrupules ? Qui paiera alors pour le fou ? Ce sera le sage, celui qui ne commettra pas ordinairement d'accidents et qui ne s'enfuira jamais. On veut faire une loi de justice, on ferait une loi d'injustice.

Le fonds de garantie ne nous semble donc pas être un moyen satisfaisant pour empêcher ou tout au moins pour restreindre la fuite des automobilistes.

La proposition de loi de M. Chastenet nous paraît devoir être plus efficace. Nous avons déjà eu l'occasion d'en expliquer la teneur, nous rappellerons simplement ici que M. Chastenet, reprenant une proposition de loi votée par le Sénat en 1902, voudrait ériger la fuite des automobilistes en délit, même si les conditions qui sont actuellement exigées par le Code pénal pour qu'il y ait fait punissable (1) ne se trouvent pas réunies. Nous pensons que là est le véritable remède. En droit, point d'injustice ; chacun répond du délit dont il est personnellement responsable. En fait, les résultats de cette loi seraient précieux. Combien d'automobilistes qui s'enfuient parce qu'ils ne risquent rien, n'oseront plus prendre ce parti quand il sera susceptible de les mener en prison ? Qui peut être certain de ne pas avoir été vu et qui peut surtout être certain de ne pas se trouver arrêté à quelque distance du lieu de l'accident par une de ces fantaisies

(1) C'est-à-dire un acte prévu par le Code pénal et puni d'une peine.

capricieuses du mécanisme de la voiture qui refuse inopinément de fonctionner ? Le fuyard « en panne » est bien près d'être pris. Certes, de nombreuses fois encore, l'automobiliste s'enfuira et ne sera point identifié. Mais enfin, il nous semble plus juste de ne pas arrêter un coupable, que de faire payer à toute une catégorie d'innocents la faute d'un seul, pour l'unique raison qu'ils se livrent au même exercice, et nous estimons bienfaisante la loi, qui, d'ailleurs, comme toute espèce de lois, ne supprimerait pas complètement le danger, mais arriverait à l'atténuer dans des proportions notables, sans blesser aucun droit et sans créer d'injustice.

Les partisans d'une législation spéciale pour justifier les mesures exorbitantes qu'ils proposent, disent : l'automobiliste est riche, il peut payer les charges élevées que la loi nouvelle lui apportera ». Ce raisonnement ne nous semble pas fondé. Certes, au début de la locomotion nouvelle, les voitures étaient très dispendieuses ; elles étaient la preuve incontestable de la richesse de leurs propriétaires ; nous ne voulons pas non plus dire qu'actuellement l'automobile ne soit pas encore un objet relativement coûteux ; mais il n'est pas niable que nous sommes actuellement dans une période d'évolution.

Il y a déjà une différence de prix notable entre les automobiles qui sont aujourd'hui sur le marché et celles qui s'y trouvaient il y a 5 ou 6 ans, malgré cependant les nombreux perfectionnements survenus. La crise passagère qui a porté spécialement et uniquement sur la grosse

voiture de luxe est une preuve de cette évolution. Comme nous l'avons démontré précédemment (1), en France à l'heure actuelle 150,000 contribuables peuvent avoir une automobile d'une force moyenne de 8 H. P. Ce chiffre est déjà important et prouve que l'automobile se vulgarise. Nul doute que cette évolution se continuera et que d'ici un nombre d'années qui n'est peut-être pas bien éloigné, la voiture automobile sera à la portée de beaucoup de bourses. L'exemple de la bicyclette n'est-il pas là d'ailleurs pour confirmer nos prévisions ? Le résultat immédiat d'une loi d'exception, qui ne frapperait pas seulement les riches, mais beaucoup de fortunes moyennes, serait de détourner un grand nombre de gens de la locomotion nouvelle, de faire diminuer notre fabrication, et porter ainsi le dernier coup à une industrie qui, selon l'expression même de M. Ambroise Colin, « fait honneur à la France ».

En effet, nous avons cité plus haut quelle activité l'automobilisme avait apporté à notre pays au point de vue industriel, financier et commercial. Nous avons cité le chiffre des exportations passées en un an de 100,521,000 fr. à 137,856,000 fr. Nous l'avons opposé au chiffre des importations 4,396,000 fr. à 7,933,000 fr.; nous avons indiqué le nombre des automobiles imposées, celui des chevaux-vapeur, et nous avons conclu, en ajoutant à ces chiffres toutes les sommes d'argent que

(1) V. Introduction.

l'automobilisme fait gagner à ceux qui vivent de lui, qu'à une époque où l'industrie française lutte péniblement contre l'étranger, celle qui est la plus prospère a bien le droit à quelques ménagements et à la bienveillance des pouvoirs publics et du Parlement.

Y a-t-il d'ailleurs plus d'accidents d'automobile que d'accidents occasionnés par d'autres véhicules ? C'est ce que l'étude des statistiques va nous apprendre (1).

Nous avons deux statistiques à notre disposition.

La première que nous produisons à cet effet a été dressée par la Préfecture de police. Elle a été fournie à la *Société des Etudes législatives* par M. Honnorat. Cette statistique mentionne les accidents causés par les véhicules de diverses sortes de 1902 à 1906 dans le département de la Seine. Les accidents sont divisés en trois catégories : morts, blessures, accidents matériels. Le nombre des voitures de chaque espèce est indiqué avec le pourcentage des accidents aux personnes.

Si, d'après cette statistique, nous classons les divers modes de locomotion selon le nombre d'accidents occasionnés par chacun d'eux, nous aurons le tableau suivant :

Tramways : accidents variant entre.....	59,08 % et 81,37 %
Voitures et omnibus : accidents variant entre...	20,84 % et 25,50 %
Automobiles : accidents variant entre.....	18,89 % et 23,04 %
Bicyclettes : accidents variant entre.....	1,19 % et 1,70 %

(1) Nous avons cru pouvoir transposer de la façon suivante les statistiques qui se trouvent dans le *Bull. Soc. d'Et. législ.*, année 1907, n° 3, p. 316. Les chiffres ont été reproduits tels qu'ils se trouvent dans la statistique ; si nous avons changé seulement l'ordre des deux statistiques en confondant les deux tableaux c'est uniquement pour en simplifier l'étude.

STATISTIQUES

VÉHICULES	NOMBRE	ANNÉE 1902				POURCENTAGE des ACCIDENTS AUX PERSONNES.
		ACCIDENTS				
		MATÉRIELS	AUX PERSONNES			
			Morts	Blessés		
Tramways.....	2.075	2.637	42	4.265	61.53	
			1.277			
Automobiles.....	3.510	1.189	3.934	2	669	49.11
			671			
Voitures et Omnibus.....	45.171	26.234	1.860	31	9.328	20.71
			9.359			
Bicyclettes.....	143.550	730	35.593	0	1.996	1.38
			1.996			
TOTAUX.....	194.306	30.810	2.726	45	13.258	6.84
			13.303			
			44.113			

VÉHICULES	NOMBRE	ANNÉE 1903				POURCENTAGE des ACCIDENTS AUX PERSONNES.
		ACCIDENTS				
		MATÉRIELS	AUX PERSONNES			
			Morts	Blessés		
Tramways.....	2 405	2 665	40	4 703	81.37	
			1 713			
Voitures et omnibus.....	43 923	25 175	36	9 925	22.67	
			9 961			
Automobiles.....	4 319	1 498	6	824	49.21	
			830			
Bicyclettes.....	149 235	985	0	1 949	4.30	
			1 949			
TOTAUX.....	199 482	30 324	52	14 401	7.02	
			14 453			
			14 774			

VÉHICULES	NOMBRE	ANNÉE 1904					POURCENTAGE des ACCIDENTS aux PERSONNES.
		ACCIDENTS					
		MATÉRIELS	AUX PERSONNES				
Tramways.....	2.009	1.961	Morts 47	Blessés 1.170		59.08	
			1.187				
Automobiles.....	5.483	1.366	3.148	6	1.030	48.89	
			1.036				
Voitures et Omnibus.....	43.464	30.199	2.402	34	8.964	20.84	
			8.998				
Bicyclettes.....	456.837	934	39.197	2	2.678	1.70	
			2.680				
TOTAUX.....	207.493	34.460	3.614	59	13.842	6.69	
			43.901				
			48.367				

VÉHICULES	NOMBRE	ANNÉE 1905				POURCENTAGE des ACCIDENTS AUX PERSONNES.
		ACCIDENTS				
		MATÉRIELS	AUX PERSONNES			
			Morts	Blessés		
		2.617	12	4.283		
			1.295			
Tramways.....	2.481					59.38
			3.912	4.387		
Automobiles.....	6 704	2 574	8	1.395		23.04
			3.969	19	40.814	
Voitures et Omnibus.....	42.581	27.853	10 833			25.50
			38 686	2	1.927	
Bicyclettes.....	161.063	912	4.929			1.30
			2.841	4	45.441	
TOTAUX.....	212.524	33.956	45.452			7.50
			49.408			

VÉHICULES	NOMBRE	ANNÉE 1906				POURCENTAGE des ACCIDENTS aux PERSONNES.
		ACCIDENTS				
		MATÉRIELS	AUX PERSONNES			
			Morts	Blessés		
Tramways.....	2.200	3.328	45	4.483		68.09
			1.498			
Automobiles.....	7.886	2.928	4.826	6	1.791	23.04
			1.797			
Voitures et Omnibus...	42.097	28.434	4.725	33	40.703	25.50
			10.736			
Bicyclettes.....	161.421	918	39.170	0	2.105	1.30
			2.105			
TOTAUX.....	213.604	35.638	3.053	54	46.082	7.50
			16.436			
			51.774			

La seconde statistique est l'œuvre de M. Hennequin, elle se trouve dans le rapport fait par ce dernier pour la Commission extra-parlementaire de la réglementation des automobiles, rapport dont nous avons déjà parlé au début de ce traité.

M. Hennequin a noté tous les accidents qui se sont produits en France, exception faite du département de la Seine, du 1^{er} septembre au 15 octobre 1903. Sur les 2,580 accidents qui ont été relevés, 1,325 doivent être attribués à la traction animale et 61 aux cavaliers. La proportion pour la traction animale est de 51,03 %, pour la traction mécanique 46,02 %, pour les cavaliers 2,03 %.

Ici encore, la traction mécanique dont fait partie l'automobile, ne vient dans le nombre des accidents, qu'après la traction animale.

On a souvent mis en doute la valeur des statistiques. Entendre dire que ce genre de travail ne prouve rien et qu'on lui fait dire ce que l'on veut, est chose courante ; mais, comme la statistique est le seul moyen de se rendre compte de la fréquence des accidents dus aux automobiles comparée au nombre des accidents dus aux autres moyens de transport, nous sommes bien forcés de l'utiliser.

D'ailleurs, si dans une statistique, surtout dans une statistique d'accidents, particulièrement difficile à faire, les précisions absolues sont difficiles et si on peut facilement contester certains points de détail, il y a toujours

une chose certaine, ce sont les chiffres globaux, l'impression générale qui s'en dégage.

De la première statistique, celle de Paris, se dégage cette idée : que de tous les modes de locomotion, exception faite de la bicyclette, la locomotion automobile est celle qui cause le moins d'accidents. En effet, comme nous l'avons fait remarquer, l'automobile, dans l'ordre des véhicules occasionnant des accidents, ne vient qu'après les tramways, omnibus et voitures, avec une moyenne maxima de 23,04 % au lieu de 81,37 % pour les tramways et 25,50 % pour les voitures hippomobiles.

Certes les accidents d'automobile ont augmenté puisqu'ils étaient de 19,11 % en 1902 et qu'ils sont en 1906 de 23,04 %. Mais d'abord n'en est-il pas de même pour tous les véhicules ? Et ensuite, ce fait ne peut-il pas s'expliquer tout particulièrement à Paris, non pas seulement par l'augmentation sans cesse croissante des voitures qui se produit aussi partout ailleurs, mais surtout par la circulation devenant de plus en plus intense et par les nombreux travaux qui bouleversent le sol de la capitale depuis de nombreuses années ?

La conclusion que nous serions en droit de tirer de cette première statistique est que les automobiles occasionnent moins d'accidents que les tramways et les voitures ; qu'elles sont donc moins dangereuses et que, s'il y avait une loi spéciale à faire, il faudrait tout d'abord logiquement l'appliquer aux tramways et aux voitures hippomobiles.

La seconde statistique, celle de M. Hennequin, est encore plus intéressante que la première, car elle mentionne les accidents survenus en dehors de la Seine, en rase campagne, là où les automobilistes peuvent se donner libre cours. Ici, encore, nous voyons qu'ils ne sont pas les plus dangereux. La moyenne des accidents est de 51,03 % pour la traction animale, elle est seulement de 46,02 % pour la traction mécanique. Il est évident que le nombre des véhicules à traction animale est plus élevé que celui des véhicules à traction mécanique; mais, comme ceux-ci parcourent trois ou quatre fois plus de route que les autres, on devrait, pour avoir un point de comparaison exact, multiplier le nombre des voitures à traction mécanique, par trois ou quatre et l'on arriverait ainsi certainement à un nombre supérieur à celui représentant le chiffre des voitures à traction animale.

Si maintenant nous étudions les conséquences de ces accidents, la lecture de ce même rapport nous apprendra que les accidents occasionnés par la traction animale présentent beaucoup plus de gravité que ceux qui ont été produits par la traction mécanique.

En effet, sur 197 tués, 76,06 % proviennent de la traction animale, et 20,03 % de la traction mécanique. Sur 861 blessés grièvement, 57,09 % proviennent de la traction animale et 51,05 % de la traction mécanique.

M. Hennequin dégage lui-même l'idée générale qui émane de sa statistique, en déclarant que le nombre des

accidents de personnes est en raison inverse du nombre des voitures, c'est-à-dire que, si le nombre des automobiles augmente, celui des accidents diminue, et il ajoute : « On peut inférer suivant nous, de ces chiffres, que la période de perturbation intense est franchie, que les accidents sont moins meurtriers, qu'une certaine accoutumance a succédé à la surprise et à l'affolement des dernières années ».

Quelles conclusions tirer de cette seconde statistique, sinon celles-là mêmes qui résultent des premières ? Que l'on examine les accidents survenus dans Paris, ville à circulation intense, ou les accidents survenus dans la campagne sur les belles routes de France qui poussent le chauffeur « à faire de la vitesse », le résultat est identique : l'automobile n'est pas le mode de transport le plus dangereux et, qui plus est, quand l'automobile cause un accident, cet accident est moins meurtrier que celui occasionné par une voiture hippomobile. Alors pourquoi une loi spéciale ? Où est le danger particulier à la locomotion nouvelle qui nécessiterait les rigueurs du législateur ? Les statistiques ont été impuissantes à nous le montrer et encore elles ne nous ont pas parlé des accidents de chemins de fer.

Souvent on a opposé les automobiles aux chemins de fer (1) ; on a comparé la réglementation sévère appliquée

(1) Nous rappellerons que la législation civile concernant la responsabilité des Compagnies de chemins de fer ou de l'Etat quand il exploite lui-même

à ceux-ci au laisser aller dont jouissent ceux-là. On a dit que toutes les mesures de précaution avaient été prises pour empêcher les chemins de fer de causer des accidents. Est-ce bien exact ?

Nous ne nous occuperons ici que des mesures de police qui ont été prises pour éviter des accidents à ceux qui traversent la voie ferrée. Cette question est celle qui a le plus d'analogie avec les dangers que font courir les automobiles à la circulation. Etudier d'ailleurs d'une façon générale la police des chemins de fer sortirait du cadre de cette étude.

Par la nature même des choses, les chemins de fer ont une voie spéciale ; on ne peut pas, en effet, concevoir des chemins de fer sans rails. Il était indispensable, par mesure de sûreté, de séparer cette voie sur tout son parcours, des champs ou des routes avoisinants, par une clôture. Enfin, lorsque cette voie traversait des routes à niveau, il était nécessaire de poser des barrières destinées à séparer les routes de la voie au moment du passage des trains. Ces mesures de protection aussi logiques qu'indispensables ont été ordonnées par l'art. 4 de la loi du 17 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. « Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur l'étendue de la voie. . . . Partout où les chemins de fer croiseront de niveau des routes de terre, des bar-

est régie par l'art. 4382 et l'art. 4383. Comme nous l'avons indiqué au début de la deuxième partie de ce traité, on a essayé d'appliquer aux chemins de fer le principe de l'interversion de la preuve.

rières seront établies et tenues fermées conformément aux règlements ».

C'était là des mesures de précautions excellentes et les chemins de fer auraient été sans danger pour les riverains ou ceux qui traversent la voie, si ces mesures avaient été intégralement appliquées.

Mais des dérogations vinrent modifier ces règles. La première date de la loi du 12-19 juillet 1865, relative aux chemins de fer d'intérêt local. L'article 4 de cette loi est ainsi conçu : « Le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie du chemin de fer... ; il peut également dispenser d'établir des barrières aux croisements des chemins peu fréquentés ». Les premières concessions qui furent faites en vertu de ces nouveaux principes, furent celles de la ligne de Vitré à Fougères du 30 août 1865, celles de la ligne de Besançon à Morteau du 23 mars 1874, celles de la ligne de Bourges à Gien du 17 juin 1874.

La loi du 11 juin 1886 qui abrogeait celle du 12-19 juillet 1865, maintint dans son art. 20 les dispositions relatives à la dispense de barrières et clôtures.

On alla plus loin dans la voie des dérogations ; la loi du 27 décembre 1880 décida que le Ministre des Travaux publics pourrait accorder les dispenses de clôtures et barrières à tous les chemins de fer d'intérêt général en construction ou à construire, et aux lignes d'intérêt local incorporées ou à incorporer aux réseaux d'intérêt général.

Le seul palliatif apporté à cette mesure est dans l'art. 2 de la loi ; il ne donne à ces dispenses qu'un caractère provisoire ; en ce sens que le Ministère conserve le droit de prescrire « à toute époque et lorsque il le reconnaîtra nécessaire, l'établissement de clôtures et de barrières ». C'était donc, de l'aveu même du législateur, une sorte d'expérience qui était faite.

Enfin la loi du 17 mars 1897, faisant le dernier pas qui restait à franchir, étendit les dispositions de la loi du 27 décembre 1880 aux lignes antérieures à cette époque.

Les sages dispositions de l'art. 4 de la loi de 1845 sont donc restées lettre morte pour certaines lignes de chemin de fer d'intérêt local et même général. Des trains beaucoup plus lourds, beaucoup plus difficiles à arrêter qu'une automobile, peuvent marcher à toute vapeur à travers la campagne, sans qu'aucune clôture le long des champs, sans qu'aucune barrière à la traversée de certaines routes, puissent empêcher les accidents.

D'ailleurs, quand il y a une barrière aux passages à niveau, tous les dangers sont-ils pour cela écartés ? Il est permis d'en douter, par suite de la réglementation en vigueur. Les passages à niveau sont divisés en 5 catégories ; ils restent ouverts ou fermés entre les passages des trains, non pas selon le nombre de convois qui circulent sur la ligne, mais suivant que le chemin sur lequel ils sont établis est plus ou moins fréquenté. On est arrivé ainsi à des résultats peu logiques et singulièrement dangereux. Si le chemin rentre dans une caté-

gorie qui nécessite la fermeture des barrières, ces barrières resteront fermées, même si aucun train, la nuit par exemple, ne doit plus passer. Si au contraire le chemin rentre dans une catégorie où les barrières restent ouvertes, celles-ci seront toujours ainsi, même si des trains doivent encore circuler. Il résulte de là que le public qui franchit le passage à niveau est à la merci du sommeil du garde-barrière qui aura oublié de fermer le passage au moment de l'arrivée du train.

Si l'état d'ouverture ou de fermeture des barrières résultait de l'importance de la voie ferrée et du passage des trains, pareille chose ne serait pas à craindre.

L'éclairage des passages à niveau est aussi sujet à critiques. Il est facile de comprendre combien une barrière fermée coupant une route est dangereuse la nuit, quand elle n'est pas éclairée. L'automobiliste même le plus prudent ignorant la présence de cet obstacle viendra y briser sa voiture ; le cheval dont le conducteur non prévenu n'aura pas ralenti l'allure ou bien s'y jettera, ou bien pris de peur, occasionnera un accident.

Or, sur les 5 catégories de passages à niveau, les deux premières seules (barrières ouvrant plus de 50 fois par jour) sont éclairées.

En présence de pareils règlements il paraît inexact d'affirmer que toutes les mesures de protection ont été prises. La ligne ferrée est dangereuse pour celui qui la côtoie comme pour celui qui la traverse, et on ne peut pas dire que le législateur a fait tout ce qui était en son

pouvoir pour diminuer le danger. En compensation du bénéfice que les Compagnies ont eu à ne créer ni barrières ni clôtures, a-t-on du moins déclaré que leur responsabilité serait engagée en cas d'accidents par le fait seul de l'absence de clôtures ou de barrières ? Non pas. Il a été jugé que lorsqu'un accident se produit à un passage à niveau, il ne suffit pas, pour que la Compagnie soit responsable, de prouver l'absence de barrières ; il faut encore démontrer une faute, une imprudence, une négligence spéciale à la Compagnie, comme, par exemple, le fait du mécanicien de ne pas avoir sifflé, la vitesse trop grande du train, etc. . . , etc. . . (1).

(1) Ch. civ. de la C. de cass., 4^{re} avr. 1893 ; D. P., 1893, 4, 495 :

« Attendu que le jugement attaqué pour condamner la Compagnie des chemins de fer de l'Est à réparer le préjudice causé à Delau pour la perte de son cheval tué par un train dans la traversée d'un passage à niveau, s'est fondé uniquement sur ce que ladite Compagnie a commis une imprudence de nature à engager sa responsabilité en ne munissant pas le passage dont il s'agit de barrières manœuvrées par un garde à son service ;

« Attendu qu'il résulte du jugement lui-même qu'un arrêté préfectoral, en date du 2 mai 1874, approuvé le 14 juin 1881 par le Ministre des Travaux publics, au moment où la Compagnie a été incorporée dans le réseau d'intérêt général, a classé ce passage dans la troisième catégorie et que l'art. 5 de cet arrêté dispose que les passages à niveau de cette catégorie, resteront complètement ouverts et ne seront pas munis de barrières ni gardés ; que cet arrêté a été pris et l'approbation ministérielle donnée ;... Qu'on ne pouvait, dès lors, imputer à faute à la Compagnie le seul défaut de barrière et de gardien, quels que fussent les inconvénients qui pourraient en résulter, eu égard à l'état des lieux puisqu'elle en avait été régulièrement dispensée ; d'où il suit qu'en décidant le contraire, sans relever d'ailleurs à la charge de la Compagnie ou de ses agents aucune faute, négligence ou imprudence dans l'exploitation, et sans établir que la demanderesse ait manqué de prendre une précaution commandée par la situation telle qu'elle avait été créée par l'arrêté, le jugement attaqué a faussement appliqué et par suite violé les articles de la loi susvisée ;

Casse, etc. . . »

Dans le même sens, Cass., 11 nov. 1891 ; D. P., 92, 4, 427 : On ne peut, dit

Une des critiques des partisans d'une législation spéciale que nous ferions volontiers nôtre, est l'insuffisance de la réglementation spéciale des automobiles. Cette réglementation est, nous l'avons dit, insuffisante et pour ainsi dire inappliquée. Si elle est inappliquée, c'est surtout parce que beaucoup des dispositions des décrets de 1899 et 1901 sont inapplicables. Il y aurait beaucoup de choses à dire sur cette réglementation, sur ses lacunes, sur ses incohérences (comme, par exemple, de n'apporter aucune limite à la force des moteurs lors de leur fabrication et d'ordonner une vitesse maxima de 30 kilom. à l'heure). On pourrait critiquer la façon trop facile dont on obtient le certificat de capacité, l'incompétence générale en matière d'automobile des agents chargés d'appliquer les règlements en vigueur. Cette incompétence est particulièrement regrettable en cette matière et donne lieu à de flagrantes injustices. Enfin on pourrait dire aussi combien les moyens que possèdent ces agents pour réprimer toute infraction à ces règlements sont insuffisants : manque de chronomètres, manque de véhicules capables de rejoindre un automobiliste en fuite, etc. . . Par suite de cette insuffisance, pour arriver quand même à faire leur service, ces agents sont forcés d'user de moyens profondément blâmables et injustes, comme la contravention au vol.

en substance cet arrêt, imputer à faute à la Compagnie de n'avoir pas pris certaines précautions dont elle est légalement dispensée.

Cette dispense faite aux risques et périls de cette Compagnie n'empêche pas qu'on soit obligé de prouver la faute de cette dernière.

Cependant, si nous sommes d'accord avec les partisans d'une législation spéciale pour reconnaître l'inanité des décrets de 1899 et 1901, notre conclusion ne sera pas la même. Il n'est pas nécessaire, pour cette raison, de changer les principes de la responsabilité civile. Puisque ces règlements sont inappliqués parce qu'ils sont applicables, que l'on en fasse d'autres plus sensés. Une commission extra-parlementaire étudie cette question depuis quatre ans ; nous ne doutons pas qu'après ce long travail, elle n'arrive à un résultat satisfaisant, qui réconciliera à la fois les automobilistes et leurs détracteurs.

Nous répondrons donc hardiment à la question posée en tête de ce chapitre : il n'y a pas lieu de faire une législation spéciale relativement à la responsabilité civile de l'automobiliste. Rien ne la justifierait, ni les arguments invoqués par les partisans de cette législation, ni les statistiques, qu'elles soient de Paris ou de la France tout entière. A quel résultat arriverait-on avec cette législation que rien ne motiverait ? On augmenterait l'animosité qui tend à s'apaiser, on créerait de nouveaux mécontents. Ne serait-il pas préférable de voir régner une paix durable fondée sur l'application rigoureuse (1)

(1) M. Hennequin, dans la discussion du projet de la *Société des Etudes législatives sur la responsabilité civile de l'automobiliste*, démontre par le chiffre des contraventions combien la police concernant la circulation est mal faite. Ce chiffre s'élevait à 80,643 pour la période de 1880 à 1884. Pour une période analogue de 5 années, 1900 à 1904, il s'élève seulement à 72,481. Comme le disait fort bien M. Hennequin, avec la circulation de plus en plus

et loyale, aussi bien par les uns que par les autres, des règlements actuellement existants, ou, s'ils sont notoirement insuffisants, par l'application sévère d'une nouvelle réglementation élaborée par des gens compétents.

intense que nous avons en France, ce n'est pas 72,481 contraventions qui auraient dû être faites, mais 150,000 au moins.

L'orateur donnait comme explication de ce laisser-aller de la police, la crainte où sont les autorités de recevoir un blâme ou le désir qu'elles ont de ménager un voiturier influent, l'absence dans beaucoup de chefs-lieux de cantons d'un ministère public devant le tribunal de simple police.

Nous pouvons ajouter à ces raisons les occupations extra-policieres de la gendarmerie et comme nous le disions plus haut le manque de moyens mis à la disposition de la police pour atteindre les coupables (automobiles, bicyclettes donnés aux gendarmes).

Comme M. Hennequin après ces constatations, nous pourrions dire qu'avant de créer des lois nouvelles on ferait mieux d'appliquer celles qui existent.

APPENDICE

Note sur le referendum des Conseils généraux.

Nous trouvons dans le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, année 1907, n^{os} 5 et 6, pp. 630 et 631, le compte-rendu du referendum fait auprès des Conseils généraux par la Société protectrice contre les abus de l'automobilisme.

La Société protectrice n'a pas encore reçu toutes les réponses qu'elle a sollicitées. De l'examen de celles qui lui sont parvenues il résulte que 35 Conseils généraux « ont émis des vœux en accord d'une façon générale avec les revendications qui leur avaient été exposées ». Ces Conseils généraux sont ceux des départements suivants : Allier, Alpes-Maritimes, Aube, Basses-Pyrénées, Calvados, Charente, Cher, Côte-d'Or, Creuse, Doubs, Eure, Haute-Garonne, Haute-Marne, Hautes-Pyrénées, Haute-Savoie, Loir-et-Cher, Maine-et-Loire, Marne, Meurthe-et-Moselle, Nièvre, Nord, Oise, Pas-de-Calais, Saône-et-Loire, Sarthe, Savoie, Seine-et-Oise, Seine-Inférieure, Var, Vendée, Vienne, Vosges, Yonne.

D'après le *Bulletin de la Société d'Etudes législati-*

ves, les vœux adoptés par ces différentes assemblées départementales peuvent se résumer ainsi. La plupart ont accepté en bloc les mesures préconisées par la Société protectrice. La délibération du Conseil général du Var résumerait fidèlement les vœux émis par cette catégorie de Conseils généraux.

Elle est ainsi conçue « il tend (le vœu) à ce que les pouvoirs publics prennent les mesures nécessaires pour réprimer les excès de l'automobilisme, conformément aux désirs exprimés par la Société protectrice ».

On peut aussi faire figurer dans ce nombre les vœux que certaines assemblées départementales avaient émis d'elles-mêmes avant d'y avoir été invitées par la Société protectrice. Parmi ceux-ci se trouve le vœu du Conseil général de la Charente présidé par M. Adolphe Carnot.

Ces différentes délibérations se trouvent accompagnées d'un rapport. Le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives* cite celui du Conseil général du Nord « qui, dit-il, apprécie d'une façon extrêmement exacte la pensée des promoteurs du mouvement actuel. » « En définitive, lisons-nous dans ce document, la Société protectrice paraît s'inspirer d'un excellent esprit ; se gardant de tout excès, considérant que l'automobilisme est devenu une industrie nationale et un moyen de communication dont on apprécie de jour en jour les avantages multiples, elle demande qu'un peu d'ordre intervienne dans l'anarchie actuelle et elle cite à bon droit l'exemple de l'étranger, de tous les pays civilisés où une législation spéciale

a été établie pour les automobiles. Seule, la France paraît ne pas se préoccuper de protéger les citoyens contre des abus trop souvent pratiqués. Il est certain que le Conseil général du Nord, saisi des revendications de la Société protectrice, ne pouvait y demeurer indifférent et votre 4^e bureau vous propose d'émettre le vœu que les desiderata de cette association soient soumis au bienveillant examen des pouvoirs publics qui tiendront compte, dans les mesures à prescrire, de l'ensemble des intérêts respectables dont aucun ne doit être sacrifié. »

Parmi les autres conseils généraux, certains n'acceptent pas toutes les mesures préconisées par la Société protectrice, d'autres réclament des mesures encore plus sévères ; comme par exemple « l'interdiction absolue de la circulation sur les routes des automobiles dépassant une certaine vitesse, la confiscation de l'automobile, l'attribution de compétence en matière d'accident au tribunal du lieu où celui-ci s'est produit. »

Le *Bulletin de la Société d'Etudes législatives* tire enfin la conclusion suivante de son compte-rendu « En somme, dit-il, la consultation des Conseils généraux organisée par les soins de la Société protectrice, semble bien démontrer que selon les expressions mêmes employées dans la délibération d'une de ces assemblées (celle de la Haute-Marne), il y a un mouvement général de l'opinion publique et que de toutes parts on réclame des mesures sérieuses contre les coupables imprudences des conducteurs. »

Notre rôle dans ce traité étant de citer impartialement tous les documents que nous pouvons avoir sur une question, nous allons parler ci-après d'un autre compte-rendu de ce referendum puisé dans le *Journal de Rouen* du 22 janvier 1908. Nous ne faisons ici qu'exposer deux documents sans prendre parti ni pour l'un ni pour l'autre. « Sur les 86 départements consultés, 22 ont mis la question à leur ordre du jour. Sur ces 22, 8 ont répondu affirmativement aux questions posées et approuvent par conséquent ». Ces 8 départements sont : les Bouches-du-Rhône, la Marne, le Nord, l'Oise, la Saône-et-Loire, la Sarthe, les Deux-Sèvres et le Var, les 13 autres départements n'ont admis le projet qu'en partie.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Sur la question de la responsabilité civile du propriétaire d'automobile, deux opinions sont en présence : les uns veulent tout changer, les autres veulent, au contraire, maintenir un *statu quo* absolu.

Pour les premiers, l'automobile serait un fléau. Pour les seconds, l'automobile, semblable à ces divinités anciennes toutes puissantes et redoutées, serait, en quelque sorte, sacrée et intangible.

Ce sont là deux opinions extrêmes, que l'âpreté des discussions ont rendues plus vivaces, et, sur cette question comme sur beaucoup d'autres malheureusement, le parti pris des uns ne le cède en rien à celui des autres. A force de se passionner, chacun dans sa sphère, on arriverait à voir trouble et à créer une de ces lois néfastes, dont les mauvais résultats ne tarderaient pas à montrer les injustices et la répercussion désastreuse dans notre domaine commercial.

Il nous semble pourtant bien que cette question pourrait être envisagée avec calme et que la discussion

ainsi entendue aurait pour résultat une solution intermédiaire également éloignée de ces deux opinions extrêmes.

Nous avons brièvement examiné dans les pages qui précèdent, la théorie de la faute qui régit à l'heure actuelle la responsabilité civile du propriétaire d'automobile. Nous avons démontré son insuffisance générale, par suite de la nécessité d'avoir recours à la preuve par témoins, preuve mauvaise entre toutes, qui, détruisant tout le bon résultat qu'il y aurait à tirer des art. 1382 et suivants du Code civil, rend leur application dans certains cas illusoire. Cependant, malgré cette difficulté, l'art. 1382 reçoit fréquemment cette application en matière d'accidents d'automobiles.

Comme la preuve par témoins, quelque mauvaise qu'elle soit, est la seule possible en la matière, nous avons cherché s'il n'y avait pas lieu de trouver le remède de l'insuffisance de la théorie de la faute; dans les théories nouvelles sur la responsabilité. Ces théories laissent de côté l'antique conception subjective de la faute, pour la remplacer par une nouvelle conception basée sur l'idée objective de dommage ou de risque et qui évolue depuis la faute présumée jusqu'à l'absence totale de toute idée de faute. Nous nous sommes fortement élevés, en principe, contre ces théories qui, savamment imaginées au point de vue juridique, pratiquement parlant, au lieu d'apporter un remède à la situation existante ne feraient qu'aggraver le mal. Nous plaçant ensuite au point de vue de la responsabilité du

propriétaire d'automobile, nous nous sommes demandé si, tout au moins, la situation des tiers vis-à-vis de l'automobiliste n'était pas particulièrement intéressante, et si, de même que l'on avait jugé à propos de faire une loi spéciale contre le patron dans le domaine du contrat de louage de services, il n'y aurait pas lieu d'en faire une autre contre les automobilistes. Nous avons pensé que d'abord les situations n'étaient pas les mêmes et que de plus, les automobilistes ne méritant pas tous les reproches qu'on leur adresse, il n'y avait pas lieu de les frapper d'une loi d'exception.

Notre étude aboutit donc logiquement à maintenir le *statu quo* en ce qui concerne le principe de la responsabilité civile du propriétaire d'automobile. Nous estimons, en effet, qu'il y a dans toute vie en commun, comme l'est celle d'une société organisée, des inconvénients, des froissements inéluctables à supporter, et qu'il ne faut pas demander à la science juridique de les corriger tous. Ce que l'on peut exiger d'elle, c'est de ne tolérer qu'un minimum d'injustice. Or, il nous semble que la théorie de la faute appliquée aux automobilistes, si on la compare aux théories qu'on nous propose pour la remplacer, ne comporte que ce minimum d'injustice auquel doivent se borner nos prétentions humaines.

Mais si l'art. 1382 Code civ. doit toujours, d'après nous, régir la responsabilité civile du propriétaire d'automobile, ceci ne veut pas dire qu'en dehors du domaine

de cette responsabilité toute la législation actuelle doit rester intangible. Ce qu'il convient de faire pour supprimer bien des abus, pour combattre ces fous avides de vitesse, qui sont aussi dangereux pour les automobilistes dignes de ce nom que pour les tiers, c'est, d'abord, appliquer les règlements actuels, c'est-à-dire les décrets de 1899 et 1901 ou, ce qui serait encore mieux, refaire en entier tout ce qui touche à la législation pénale et administrative de l'automobile.

Nous avons démontré précédemment l'incohérence qui règne dans les décrets précités, la facilité avec laquelle on met en mesure n'importe qui, sans examen préalable, ni de sa moralité ni de ses habitudes, ni même en fait de son aptitude réelle, à conduire une voiture plus ou moins dangereuse, mais présentant toujours du péril pour les tiers, et la difficulté avec laquelle on retire ces certificats de capacité si légèrement concédés, lorsqu'on les retire, quel que soit le nombre des accidents, quelles que soient les condamnations encourues par l'automobiliste.

Nous avons signalé aussi, comme cause de danger, l'incompétence générale des agents ou fonctionnaires chargés d'assurer l'application des règlements, le manque de moyens mis à leur disposition pour remplir toujours correctement leur devoir, l'abandon presque absolu de toute police du roulage, dont on pourrait chercher une cause dans les nombreuses occupations extra-policieuses de la gendarmerie ; enfin, ce qui est peut-être le plus grave, l'impunité presque assurée en cas de fuite de l'automobiliste après l'accident.

Voilà évidemment des choses qu'il y a lieu de modifier et qui n'auraient jamais dû exister. Mais on peut y arriver sans porter atteinte au principe actuel de la responsabilité civile. La proposition Chastenet est, d'après nous, amplement suffisante pour empêcher la fuite ; pour le reste, le Gouvernement trouvera toujours au Parlement un concours dévoué pour étudier de nouvelles lois et pour les voter.

Grâce à ces moyens que nous effleurons simplement ici, car ils sortent des limites de notre étude, nous ne sévrons, selon les paroles prêtées à M. Barthou, Ministre des Travaux publics (1), « que contre le chauffard, animal « aussi nuisible que l'était le pédard aux premiers jours « de la bicyclette, et que le sera l'aréoplanard dans un « temps indéterminé ».

Enfin, le meilleur remède sur lequel nous puissions compter et qui sera beaucoup plus efficace que n'importe quelle loi et règlement, c'est le temps. Avant l'apparition des nouveaux moyens de locomotion, on ne connaissait pas les dangers actuels de la route ; toute licence y était permise : le cheval au pas traînait son fardeau sans conducteur à ses côtés, le voiturier dormait dans sa voiture, le chemin était transformé à certaines places en basse-cour, ou en lieu de récréation pour les enfants. Survinrent la bicyclette, puis l'automobile. De ce jour la route fut dangereuse et toute imprudence, qui eût été sans

(1) Journal *l'Auto*, 10 déc. 1907.

importance auparavant, devint une cause de péril. De plus, au début, peut-être parce qu'ils étaient encore novices, les automobilistes ne tinrent pas assez compte du bouleversement qu'ils apportaient dans la circulation, et bousculèrent, non sans quelque brutalité, tous ceux qui sillonnaient les routes de France. Mais il s'opère, dès maintenant, une adaptation des divers usages de la route aux nouveaux modes de locomotion. Lorsque cette accommodation sera complète, il y aura moins d'accidents et les dissentiments actuels cesseront.

Les chemins de fer aussi suscitèrent autrefois des critiques analogues à celles que soulèvent aujourd'hui les automobiles et l'on reste étonné lorsqu'on pense que jadis une ligue se fonda contre eux, que M. Thiers leur fut hostile et les appela « des joujoux dangereux. »

Plus récemment nous avons aussi l'exemple de la bicyclette. Que n'a-t-on dit contre elle ? Pourtant aujourd'hui personne ne proteste plus. Il en sera de même pour l'automobile.

Convaincu de cet avenir, nous repoussons énergiquement toute espèce de loi qui, touchant au principe traditionnel de la responsabilité civile, ferait des automobilistes des parias, des êtres hors la loi et enlèverait peut-être à la France une de ses plus importantes sources de revenus (1).

(1) Parmi les propositions de loi d'ordre pénal destinées à remédier au *statu quo* concernant la matière qui nous occupe, nous approuvons hautement celle de la Commission du Sénat qui frappe d'une amende de 6 à 10 fr. et

au-dessus, d'une peine de 3 jours de prison, les propriétaires de voiture à traction mécanique qui contreviennent aux règlements relatifs aux plaques d'identité et aux numéros d'ordre dont ces voitures doivent être pourvues. Nous approuvons de même la proposition de M. Messimy qui frappe cumulativement d'une amende de 50 à 100 fr. et d'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois ceux qui ont apposé un faux numéro à leur voiture. Il importe en effet, que cette dernière pratique prenne fin.

Dans le même ordre d'idée nous sommes partisans de l'institution du « casier central automobiliste » qui permettra enfin d'appliquer l'art. 32 du décret de 1899 qui laisse la faculté aux magistrats d'enlever le certificat de capacité à l'automobiliste qui a encouru deux contraventions dans l'année. L'organisation de ce casier central se trouve dans l'art. 13 additionnel à la loi des finances de 1908 proposé à la Chambre des députés par MM. Messimy, Bérard, Maurice Colin, etc., et adopté par la Commission du budget comme nous l'avons expliqué plus haut.

ART. 13. — Il est institué au Ministère des Travaux publics (direction des routes, de la navigation et des mines) un « casier central automobiliste. »

Toute personne ayant obtenu un certificat de capacité est inscrite sur un bulletin spécial de ce casier sous un numéro d'ordre reproduit par le certificat.

Ce bulletin reçoit la mention des condamnations encourues par le titulaire devant les Tribunaux de simple police correctionnelle ainsi que celle du retrait du certificat de capacité prononcé en exécution de l'art. 32 du décret du 10 mars 1899.

Les Préfets saisis d'une demande de certificat de capacité délivrent aux impétrants après l'avis favorable du service des mines un certificat provisoire valable pour trente jours. Le certificat définitif est délivré par le Ministre des Travaux publics sur la communication de la demande faite par le Préfet et après référence au casier central automobiliste. Les greffiers des Tribunaux correctionnels et de simple police sont tenus d'adresser au casier central automobiliste avis des condamnations encourues dans les 3 jours suivant la condamnation.

Le Président de la Thèse,
MASSIGLI.

Vu :
Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
LIARD.

BIBLIOGRAPHIE

Baudry-Lacantinerie. *Précis de Droit civil.*

Bulletin officiel de la Chambre syndicale de l'automobile et des industries qui s'y rattachent, décembre 1905, mai 1907.

Colin (Ambroise). *L'accident d'automobile et la loi*, Revue politique et parlementaire du 10 janvier 1908.

Dupuich. *Les accidents d'automobile, peines et responsabilité*, journal *Le Droit*, décembre 1907.

— *L'accident d'automobile et la loi*, Revue politique et parlementaire du 10 février 1908.

Dalloz. *Jurisprudence générale.*

— *Codes annotés.*

Dortu. Thèse : *De la circulation des automobiles*. Paris, 1904, 64.

Gény. *Risques et responsabilité*, Revue trimestrielle de Droit civil, 1902.

Imbrecq. *L'automobile devant la justice.*

Josserand. *De la responsabilité du fait des choses inanimées.*

Journal *La Gazette des Tribunaux*.

— *La Gazette du Palais.*

— *Le Droit.*

— *La Loi.*

— *Officiel.*

— *des Assurances.*

— *Le de Dion-Bouton.*

— *L'Auto.*

Laurent. *Principes de Droit civil.*

Loué. *Législation civile, commerciale et criminelle de la France.*

Les lois nouvelles, Emile Schaffauser.

Planiol. *Traité élémentaire de Droit civil.*

— *Etude sur la responsabilité civile*, Revue critique de législation et de jurisprudence, 1906, XXXIV et XXXV.

Perceron. *A propos d'une théorie nouvelle sur la responsabilité*, Annales de Droit commercial, 1898.

Recueil des documents sur les accidents du travail réunis par le Ministère du Commerce (Direction de l'assurance et de la prévoyance sociales, n° 16) ; Rapport sur l'application de la loi de 1898, février 1905.

Recueil des sommaires.

Sirey. *Jurisprudence générale.*

Sourdat. *Traité de la responsabilité.*

Serre (E.). *Les accidents du travail.*

Saleilles. *Les accidents du travail et la responsabilité civile.*

Société des Etudes législatives, *Bulletin*, 1902 et 1907.

Touring-Club de France, *Comité de contentieux.*

Sommaire des décisions judiciaires.

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION.....	1

PREMIÈRE PARTIE

Législation actuelle.

CHAPITRE I. — Etat actuel de la législation. — Théorie traditionnelle de la faute.....	31
§ I. — <i>Exposé</i>	31
§ II. — <i>Jurisprudence</i>	46
CHAPITRE II. — Cette législation est-elle suffisante ?	67

DEUXIÈME PARTIE

Théories nouvelles de la responsabilité.

CHAPITRE I. — La théorie objective de la responsabilité.....	73
§ I. <i>Exposé de la théorie objective</i>	74
SECTION I. — Les précurseurs de la théorie objective.....	75
SECTION II. — Théorie objective de la responsabilité.....	83
§ II. — <i>Critique de la théorie objective</i>	93
CHAPITRE II. — Application de ces théories nouvelles aux automobiles.....	106
§ I. — <i>Travaux juridiques et propositions de loi en France...</i>	109
§ II. — — — — — — à l'étranger.	125

A. Allemagne.....	125
Belgique.....	134
Suisse.....	138
Autriche.	140
§ III. <i>Y a-t-il lieu de faire une législation spéciale pour l'automobilisme?</i>	146
APPENDICE. — Note sur le referendum des Conseils généraux..	183
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	187
BIBLIOGRAPHIE.....	195



Saint-Brieuc. — Typ. F. GUYON (491-2-8-2).

Travail exécuté en commandite par des ouvriers syndiqués

